रजिस्ट्री सं० डी० एल०-33004/99 REGD. NO. D. L.-33004/99

भारत का राजपत्र
The Gazette of India

असाधारण
EXTRAORDINARY
भाग III—खण्ड 4
PART III—Section 4
प्राधिकार से प्रकाशित
PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 175] नई दिल्ली, सोमवार, नवम्बर 27, 2006/अग्रहायण 6, 1928
No. 175] NEW DELHI, MONDAY, NOVEMBER 27, 2006/AGRAHAYANA 6, 1928

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

मुंबई, 23 नवम्बर, 2006

सं. टीएएमपी/47/2005-एमओपीटी.—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धाराओं 48, 49 और 50 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए, महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण एतद्द्वारा संलग्न आदेशानुसार मुरूगांव पत्तन न्यास के दरमान में सामान्य संशोधन संबंधी प्रस्ताव का निपटान करता है ।

अनुसूची

मामला सं. टीएएमपी/42/2005-एमओपीटी

मुरूगांव पत्तन न्यास (एमओपीटी) **आवेदक**

आदेश

(अक्तूबर, 2006 के 30वें दिन पारित)

यह मामला मुरूगांव पत्तन न्यास (एमओपीटी) से इसके दरमान में सामान्य संशोधन किए जाने के लिए प्राप्त प्रस्ताव से सबंधित है।

2.1. इस प्राधिकरण द्वारा एमओपीटी के दरमान की अंतिम बार समीक्षा अगस्त, 2002 में की गई थी और अनुमोदित दरमान सहित आदेश 18 सितंबर, 2002 को भारत के राजपत्र में प्रकाशित किया गया था। संशोधित प्रशुल्क दिशा–निर्देशों के जारी होने से पहले दो वर्ष की प्रशुल्क वैधता अवधि का अनुसरण करते हुए, एमओपीटी के दरमान सितम्बर, 2004 में संशोधित किए जाने थे। तदनुसार, एमओपीटी ने अगस्त, 2004 में अपने दरमान में सामान्य संशोधन के लिए एक प्रस्ताव दाखिल किया था। तथापि, जब इस मामले पर संयुक्त सुनवाई की जानी थी तब सरकार ने संशोधित प्रशुल्क दिशा–निर्देश जारी कर दिए। इसलिए, यह मामला बन्द कर दिया गया था और एमओपीटी को सलाह दी गई थी कि वे संशोधित प्रशुल्क दिशा–निर्देशों के अनुसार 30 जून, 2005 तक एक विस्तृत प्रस्ताव दाखिल करें।

2.2. इस परिप्रेक्ष्य में, एमओपीटी ने अपने दरमान में सामान्य संशोधन के लिए प्रस्ताव दाखिल किया। एमओपीटी ने बाद में हमारे अनुरोध पर संशोधित प्रशुल्क दिशा–निर्देशों में निर्धारित तीन वर्षों की प्रशुल्क वैधता के अनुसार, वर्ष 2005–06 के संशोधित अनुमानों के आधार पर लागत ब्योरे और तीन वर्षों अर्थात् 2006–07, 2007–08 और 2008–09 के पूर्वानुमान अधुनातन किए गए थे।

2.3. एमओपीटी ने अपने प्रस्ताव में संशोधन किए जाने के लिए निम्नलिखित मुख्य कारण दिए हैं :

(i) लागत वसूली सिद्धांतों को लागू करते हुए प्रत्येक क्षेत्र से प्रचालनों की बढ़ती लागत वसूल करना।

(ii) वर्तमान पत्तन अवसंरचना के सृजन और आधुनिकीकरण के लिए बढ़ती जरूरतों को पूरा करने के लिए पर्याप्त अधिशेष उगाहना।

(iii) बर्थ किराया और लंगरगाह प्रभार को 8 घंटे की दर से प्रति घंटा दर में युक्तिकरण किए जाने के कारण 12 माह की पूरी अवधि में लगभग रू0 138.55 लाख तक का राजस्व घाटा।

(iv) इसके अलावा, घाटशुल्क प्रभारों में अक्तूबर, 1996 से कोई संशोधन नहीं किया गया है और एमओएचपी प्रहस्तन प्रभारों, भंडारागार तथा भंडारण प्रभारों एवं संपदा किरायों में जून, 2000 से कोई संशोधन नहीं किया गया है।

(v) वर्ष 2004–05 के दौरान, पत्तन ने कुल 30.66 मिलियन टन यातायात प्रहस्तित किया और वर्ष 2005–06 के दौरान 32 मिलियन टन यातायात प्रहस्तन का अनुमान है। आगामी वर्षों में यातायात और प्रचालन आय इसी अनुपात में नहीं रह पाएगी क्योंकि बीओओटी प्रचालक मै0 साऊथ वेस्ट पोर्ट लिमिटेड (एसडब्ल्यूपीएल) अपने पतन के बर्थ सं. 5ए और 6ए में प्रचालन कर रहा है और वर्ष 2006–07 से 5 एमएमटी प्रतिवर्ष की अपनी पूरी क्षमता से कोयला/कोक, चूना पत्थर के प्रहस्तन का अनुमान है। बर्थ किराया प्रभारों के मामले में प्रचालन आय में कमी आएगी और आगामी वर्षों के दौरान बर्थ सं. 5ए और 6ए में प्रहस्तित पोतों पर बर्थ किराया प्रभारों के रूप में सीएचएलडी लेवी एसडब्ल्यूपीएल द्वारा एकत्र की जाएगी। इसके मद्देनज़र, पिछले वर्षों की तुलना में सामान्य कार्गो बर्थों में यातायात में कमी आएगी।

2.4. लागत विवरण तैयार करने के लिए विचार किए गए मुख्य बिंदु नीचे दर्शाए गए हैं :

(i) प्रचालन आय का अनुमानन मै0 एसडब्ल्यूपीएल द्वारा प्रहस्तित किए जाने के लिए प्रस्तावित यातायात सहित अपेक्षित यातायात पर आधारित है।

(ii) वर्ष 2006–07 से 2008–09 के लिए प्रचालन लागतें, मूल्यह्रास को छोड़कर, पिछले वर्ष में 5 प्रतिशत की दर से परिकलित की गई है।

(iii) वर्ष 2005–06 से 2008–09 के लिए मूल्यह्रास और निवल अचल परिसंपत्ति का अनुमानन इन वर्षों के दौरान जोड़ी जाने वाली परिसंपत्तियों पर विचार करते हुए किया गया है।

(iv) परिसंपत्तियों का मूल्यह्रास संशोधित प्रशुल्क दिशा–निर्देशों के रूप में कम्पनी अधिनियम के अनुसार परिकलित किया गया है।

(v) पत्तन की परिसंपत्तियों को व्यावसायिक परिसंपत्तियों से अलग रखा गया है और व्यवसाय संबंधी परिसंपत्तियों तथा आरओसीई पर क्रमशः 15 प्रतिशत और 6.35 प्रतिशत की दर से विचार किया गया है।

(vi) प्रबंधन तथा सामान्य उपरिव्ययों, वित्त तथा विविध व्यय एवं आय, सामान्य निधि के ब्याज को छोड़कर, उप–गतिविधियों/प्रधान गतिविधियों के रूप में विभाजित किया गया है।

(vii) कार्यगत पूंजी को प्रस्तावित प्रशुल्क संशोधन में शून्य माना गया है।

(viii) वर्तमान में एस्क्रो खाता अलग–से व्यवस्थित नहीं किया गया है और निजी टर्मिनल से प्राप्त/प्राप्ति–योग्य रॉयल्टी को प्रशुल्क निर्धारण कार्यवाही के लिए अनुमानन अधीन वर्षों के दौरान राजस्व के रूप में लिया गया है।

(ix) रेलवे की दरें टीएएमपी के क्षेत्राधिकार से बाहर है, परंतु पत्तन की समग्र स्थिति जानने के लिए, रेलवे का लागत विवरण भी इस प्रस्ताव में शामिल किया गया है।

(x) इसने पूरे पत्तन और विभिन्न प्रमुख तथा उप–गतिविधियों के लिए लागत विवरण प्रस्तुत किया है। लागत विवरण वर्ष 2006–07 से 2008–09 के लिए संपूर्ण पत्तन के लिए औसतन 1 प्रतिशत घाटा दर्शाता है। अनुमानन अधीन तीन वर्षों में कुल रू0 9.59 करोड़ के घाटे का अनुमान लगाया गया है। मुख्य गतिविधियों/उप–गतिविधियों और प्रस्तावित प्रशुल्क वृद्धि के लिए समग्र अधिशेष/घाटा स्थिति नीचे तालिकाबद्ध की गई है :

क्र. सं.	गतिविधियां/ उप–गतिविधिया	अधिशेष/ घाटा 2006–07		अधिशेष/घाटा 2007–08		अधिशेष/घाटा 2008–09		कुल अधिशेष/ घाटा	औसत %	प्रस्तावित प्रशुल्क संशोधन
		(रूपए लाखों में)	आय का %	(रूपए लाखों में)	आय का %	(रूपए लाखों में)	आय का %	(रूपए लाखों में)	आय का %	
1.	समग्र पत्तन	494	2.17%	-536	2.31%	-918	-3.8%	-959.6	(-) 1.3%	
2.	कार्गो प्रहस्तन और भंडारण गतिविधि	1464	11.3%	586	4.4%	380	2.8%	2430.4	6.2%	
	(क) लौह प्रहस्तन गतिविधि	461	4.8%	-504	-5.1%	-859	-8.5%	-902.02	(-) 2.9%	एमओएचपी में प्रहस्तन प्रभारों में 15%
	(ख) सामान्य कार्गो	364	16.7%	372	16.8%	409	18%	1145.57	17%	कोई वृद्धि नहीं
	(ग) भंडारण	-149	-135%	-176	-220%	-142	-129%	-466.34	-161%	20%
	(घ) पीओएल	787	82%	894	84%	972	84%	2653.22	83%	कोई वृद्धि नहीं

3.	पत्तन और गोदी सुविधा	-1781	-32%	-1889	-33%	-2005	-34%	-5675.17	-33%	सभी पोत संबंधी प्रभारों में 20% ऊर्ध्वमुखी. संशोधन
	(क) बर्थिंग और मूरिंग	623	26%	626	26%	616	25%	1865.93	26%	
	(ख) पाइलटेज़ और टोवेज़	-1521	-68%	-1598	-70%	-1676	-71%	-4795	-70%	
	(ग) पत्तन सेवा	-595	-65%	-614	-65%	-625	-64%	-1834.17	-65%	
	(घ) जल आपूर्ति	-289	-1014%	-304	-1066%	-319	-1121%	-912.13	-1067%	
4.	कार्गो प्रहस्तन/लेबर गतिविधि	1078	47%	930	42%	834	38%	2841.9	42%	कोई वृद्धि नहीं
5.	रेलवे	-129	-11%	-50	-4%	-19	-1.4%	-197.79	-5%	कोई वृद्धि नहीं
6.	संपदा	-137	-16%	-114	-12%	-108%	-11%	-359	-13%	10% संशोधन

प्रस्तावित प्रशुल्क में, प्रस्तावित पेंशन लेवी पर अनुमानतः प्रोद्भूत अतिरिक्त राजस्व को छोड़कर, विचाराधधीन तीन वर्षों 2006–07 से 2008–09 के लिए लगभग रू0 65 करोड़ के अतिरिक्त राजस्व के सृजन का अनुमान है। प्रस्तावित पेंशन लेवी से वर्ष 2006–07 के लिए रू0 17 करोड़ प्रतिवर्ष अर्थात् तीन वर्षों के लिए लगभग रू0 51 करोड़ के अतिरिक्त राजस्व की उगाही का अनुमान है।

2.5. दरमान में प्रस्तावित अन्य महत्वपूर्ण संशोधन निम्नलिखित हैं :

(i) पत्तन देयताओं और बर्थ किराया/लंगरगाह शुल्क तथा पाइलटेज़/स्थानांतरण प्रभारों के लिए तीन टियर ढाँचा हेतु एकल जीआरटी दर का प्रस्ताव किया गया है।

(ii) पत्तन देयताओं की वसूली की बारंबारता 'प्रति प्रवेश' आधार में बदली गई है।

(iii) विशेष पेंशन लेवी, इसके दरमान के 10 प्रतिशत की दर से इसके लागू होने की तारीख से दो वर्षों की अवधि के लिए बाद में समीक्षा किए जाने की शर्त पर प्रस्तावित की गई है। तथापि, यह विशेष लेवी सीएचएलडी लेवी, मध्यप्रवाह में प्रहस्तित कार्गो पर घाटशुल्क और प्राथमिक लदाई तथा अपटोपिंग के प्रभार पर वसूल किए जाने के लिए प्रस्तावित नहीं की गई है। एमओपीटी द्वारा प्रस्तुत की गई पेंशन निधि स्थिति निम्नवत् है :

क्र.सं.	विवरण	रूपए लाखों में
1.	31 मार्च, 2005 को पेंशन और उपदान देयता का जीवनांकिक मूल्यनिरूपण	22,797.58
2.	घटाएं : 31 मार्च, 2005 को संचित निधियां	13,061.15
3.	31 मार्च, 2005 को बकाया देयता (1–2)	9,736.43
4.	घटाएं : वर्ष 2005–06 के लिए निधि बकाया पर ब्याज	704.28
5.	5 वर्षों में वसूल की जाने वाली बकाया पेंशन निधि (3–4)	9,032.15
6.	प्रतिवर्ष वसूली	1,806.43

2.6. पत्तन ने पहले सूचित किया था कि यह व्यापार/प्रयोक्ताओं द्वारा गारंटीशुदा आवाजाही की प्रतिबद्धता के आधार पर, मध्यप्रवाह में प्रहस्तित कार्गो के मामले में कार्गो संबंधी प्रभारों के पुनर्गठन का प्रस्ताव करता है। तथापि, यह बैठक अभी तक फलीभूत नहीं हुई है इसलिए मध्यप्रवाह में प्रहस्तित कार्गो पर कार्गो संबंधी प्रभारों और पोतवणिक लेवी पर कोई संशोधन प्रस्तावित नहीं किया गया है।

2.7. यह प्रस्ताव एमओपीटी के न्यासी बोर्ड की दिनांक 29 जुलाई, 2005 को हुई बैठक में अनुमोदित किया गया था। तदनुसार, एमओपीटी ने प्रस्तावित दरमान (रेलवे को छोड़कर) में संशोधन के लिए इस प्राधिकरण का अनुमोदन मांगा है।

2.8. एमओपीटी ने संपदा किरायों में 10 प्रतिशत वृद्धि का भी प्रस्ताव किया है। इस संबंध में एमओपीटी का प्रस्ताव संशोधित दिशा–निर्देशों की पुष्टि नहीं करता। यह बात एमओपीटी को स्पष्ट कर दी गई थी और पत्तन को सलाह दी गई थी कि वे महापत्तनों के लिए भूमि नीति पर सरकार द्वारा जारी प्रचलित दिशा–निर्देशों का अनुसरण करते हुए संपदा किरायों में संशोधन के लिए एक पृथक प्रस्ताव दाखिल करे।

3.1. निर्धारित परामर्शी प्रक्रिया के अनुसार, एमओपीटी से प्राप्त प्रस्ताव साऊथ वेस्ट पोर्ट लिमिटेड (एसडब्ल्यूपीएल) और संबद्ध प्रयोक्ता संगठनों को उनकी टिप्पणियां मांगने के लिए अग्रेषित किया गया था।

3.2. विभिन्न प्रयोक्ताओं/प्रयोक्ता संगठनों से प्राप्त टिप्पणियां एमओपीटी को प्रतिपुष्टि सूचना के रूप में भेजी गई थीं।

4. प्रस्ताव की प्राथमिक संवीक्षा के आधार पर, एमओपीटी से विभिन्न बिंदुओं पर अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण भेजने का अनुरोध किया गया था। एमओपीटी ने हमारे प्रश्नों पर अपना जवाब भेजा है। हमारे द्वारा उठाए गए मुख्य प्रश्नों और एमओपीटी द्वारा भेजे गए जवाब का सार निम्नवत् है :

<table>
<tr><th>क्र.सं.</th><th>हमारे प्रश्न</th><th>एमओपीटी द्वारा प्रस्तुत जवाब</th></tr>
<tr><td>I.</td><td colspan="2">वित्तीय/लागत विवरण</td></tr>
<tr><td>(1).</td><td>वास्तविक आंकड़ों और अनुमानों के बीच यातायात, आय तथा व्यय में भिन्नता का विश्लेषण, जिसके आधार पर वर्ष 2002–03 तथा 2003–04 के लिए पिछले यातायात संशोधन आदेश में प्रशुल्क निर्धारित किया गया था, ऐसी भिन्नताओं के कारणों को विधिवत् दर्शाते हुए संशोधित लागत प्रारूप के फार्म–7 में भेजें।</td><td>इसने भिन्नता के कारणों के साथ निर्धारित संशोधित फार्म सं. 7 में अधुनातन लागत विवरण भेजा है। इस विवरण के अनुसार, आरओसीई के समक्ष वास्तविक निवल अधिशेष के सामने पूर्व सुविचारित अनुमान नीचे तालिकाबद्ध किए गए हैं :
<table>
<tr><th>वर्ष</th><th>वास्तविक (रूपए लाखों में)</th><th>अनुमान (रूपए लाखों में)</th><th>भिन्नता</th><th>भिन्नता % में</th></tr>
<tr><td>2002–03</td><td>3539</td><td>2833</td><td>706</td><td>25%</td></tr>
<tr><td>2003–04</td><td>4848</td><td>2654</td><td>2194</td><td>83%</td></tr>
<tr><td>2004–05</td><td>5706</td><td>3886</td><td>1820</td><td>47%</td></tr>
</table></td></tr>
<tr><td>(2).</td><td>कृपया सभी आँकड़ों का वार्षिक लेखा/आर.ई./बी.ई./से विधिवत् मिलान करके लागत विवरण अधुनातन करें। कृपया प्रचालन आय, प्रचालन व्यय, एफएमआई, एफएमई और तत्संबंधी वित्तीय दस्तावेज़ों में प्रतिवेदित वास्तविक आँकड़ों/अनुमानों के साथ फार्म–III (क) में दर्शाए गए निवल और शेष/घाटे का विधिवत् मिलान करते हुए सभी वर्षों के मिलान विवरण भेजें।</td><td>इसने मिलान विवरण सहित वर्ष 2003–04 से 2005–06 (वास्तविक) और वर्ष 2008–09 (अनुमान) के अधुनातन लागत विवरण भेजे हैं।</td></tr>
<tr><td>(3). (i).</td><td>वर्ष 2004–05 और 2005–06 के दौरान पत्तन द्वारा प्राप्त की गई क्रमशः 10 प्रतिशत और 11 प्रतिशत की वास्तविक यातायात वृद्धि के साथ वर्ष 2006–07 से 2008–09 के प्रत्येक वर्ष के लिए 2 प्रतिशत से कम यातायात वृद्धि के अनुमानन के कारण स्पष्ट करे।</td><td>वर्ष 2004–05 और 2005–06 के लिए क्रमशः 10 प्रतिशत और 3.6 प्रतिशत यातायात वृद्धि थी। यही तरीका अनुवर्ती वर्षों के लिए जारी नहीं रह पाया था और इसलिए प्रस्ताव में यातायात का अनुमान लगाते समय केवल 2 प्रतिशत वृद्धि पर विचार किया गया था। पत्तन की प्रहस्तन क्षमता उनके टर्मिनल से मै0 एसडब्ल्यूपीएल द्वारा प्रहस्तन किए जाने के लिए प्रस्तावित 5 मिलियन मीट्रिक टन सहित 29.5 मिलियन मी.ट. है। प्रस्तावित यातायात 34.58 मिलियन मी.ट. से 35.90 मिलियन मी.ट. के बीच होगा जोकि सही और प्राप्ति–योग्य होंगे।</td></tr>
<tr><td>(ii).</td><td>कृपया इसकी पुष्टि करें कि चालू वित्तीय वर्ष 2006–07 के लिए यातायात अनुमान मंत्रालय द्वारा निर्धारित लक्ष्य के अनुसार है और अनुवर्ती वर्षों के अनुमान पांच वर्षीय/वार्षिक योजना तथा मौजूदा अपेक्षित वृद्धि के अनुसार हैं।</td><td>मंत्रालय ने मौजूदा वर्ष 2006–07 के लिए प्रस्ताव में अनुमानित 34.50 मिलियन मी.ट. के स्थान पर 35.30 मिलियन मी.ट. निर्धारित किया है। इस संबंध में, यह स्पष्ट किया जाता है कि मंत्रालय ने वर्ष 2005–06 के लिए 34 मिलियन मी.ट. लक्ष्य निर्धारित किया था परंतु पत्तन वर्ष 2005–06 के दौरान 31.69 मिलियन मी.ट. प्राप्त कर सका था जोकि मंत्रालय द्वारा निर्धारित लक्ष्य की अपेक्षा 7 प्रतिशत कम था।</td></tr>
<tr><td>(4). (i).</td><td>पिछले दो वर्षों के लिए कार्गो के औसत ठहराव समय का विश्लेषण भेजें। वर्ष 2005–06 से 2007–08 के लिए विलंब शुल्क आर भंडारण आय के अनुमानन के लिए सुविचारित औसत ठहराव समय भी दर्शाएं।</td><td>पिछले 2 वर्षों के लिए कार्गो का औसत ठहराव समय शीघ्र ही भेजा जाएगा। यह हमारे कुल राजस्व का छोटा हिस्सा है। (तथापि, एमओपीटी ने ब्योरे नहीं भेजे हैं)।</td></tr>
<tr><td>(ii).</td><td>डॉलर मूल्यवर्गित प्रशुल्क के परिकलन के लिए सुविचारित विदेशी मुद्रा विनिमय दर दर्शाएं। विदेशी मुद्रा विनिमय दर में उतार–चढ़ाव के कारण हुई अतिरिक्त आय, यदि कोई हो, भी परिकलित करें और अलग–से दर्शाएं।</td><td>विदेशी मुद्रा विनिमय दर में उतार–चढ़ाव के कारण हुई अतिरिक्त आय पर विचार नहीं किया गया था, क्योंकि डॉलर दर काफी गिरती है तो उसकी क्षतिपूर्ति के लिए कोई तरीका नहीं है।</td></tr>
</table>

(5).	वर्ष 2006–07 और 2008–09 के लिए व्यय अनुमान में 5 प्रतिशत वृद्धि का अनुमान लगाया गया है। संशोधित प्रशुल्क दिशा–निर्देशों के खंड 2.5.1 के अनुसार, व्यय अनुमान सभी वस्तुओं के लिए थोक मूल्य सूचकांक के वर्तमान चलन के संदर्भ में मूल्य उतार–चढ़ाव के लिए समायोजित यातायात के अनुसार होने चाहिएं जोकि वित्तीय वर्ष 2005–06 के लिए लगभग 4.5 प्रतिशत होना बताया गया है। यह दर्शाएं कि कुल प्रचालन लागत का कौन–सा भिन्न घटक होगा (मूल्यह्रास को छोड़कर) जो यातायात आँकड़ों से भिन्न होगा।	यातायात में भिन्नता के कारण होने वाले प्रचालन व्यय हैं – समयोपरि भत्ता, प्रोत्साहन भुगतान, मरम्मत और अनुरक्षण के लिए भंडार, उपस्कर/क्रेनों का किराया, लॉंचों/टगों के लिए किराया प्रभार, बिजली ऊर्जा, निकर्षण व्यय और संयंत्र तथा मशीनरी की मरम्मतें और अनुरक्षण। ये व्यय वर्ष 2005–06 के लिए मूल्यह्रास को छोड़कर, कुल प्रचालन व्यय का लगभग 48 प्रतिशत निर्मित करते हैं। इसने अनुमानन में ऐसी वृद्धि में योगदान करने वाले व्यय के प्रमुख प्रकार निम्नवत् स्पष्ट किए हैं – (क) एमओएचपी के सुगम संचालन के लिए आरएसपीसीएल से समर्पित ऊर्जा आपूर्ति प्राप्त की गई है। ईंधन लागतों में वृद्धि और लागू निर्धारित प्रभारों के कारण इसपर व्यय को वर्ष 2004–05 के लिए रू0 15.54 करोड़ से बढ़ाकर वर्ष 2005–06 के लिए रू0 18.02 करोड़ कर दिया है। (ख) वर्ष 2006–07 के निकर्षण अनुरक्षण पर व्यय 30 प्रतिशत तक बढ़ाया गया है क्योंकि अधिक जीआरटी वाले पोतों को व्यवस्थित करने के लिए पहुंच मार्ग को गहरा किया गया है। (ग) आईएसपीएस कोड के कारण पिछले वर्ष से वर्ष 2005–06 के लिए सुरक्षा पर व्यय 2 प्रतिशत तक बढ़ा है। (घ) समूचे संयंत्र की वर्तमान क्षमता को बनाए रखने और प्राथमिकता आधार पर निवारक ब्रेक–डाऊन, अनुरक्षण, प्रतिस्थापन आदि पर ध्यान देने के लिए, एमओएचपी जरूरतों के लिए बीमा जरूरतों को उच्च स्तर पर व्यवस्थित करने की आवश्यकता है। (ङ) वर्ष 2005–06 के लिए वेतन और भत्ते रू0 58 करोड़ थे। पत्तन क्षेत्र के लिए पारिश्रमिक संशोधन जनवरी, 2007 से देय है और इससे वर्ष 2007–08 से प्रतिवर्ष लगभग रू0 5 करोड़ से रू0 6 करोड़ का अतिरिक्त बोझ पड़ेगा।
(6). (i).	वर्ष 2005–06 से 2008–09 के लिए लागत विवरण में सुविचारित वित्त और विविध व्यय (एफएमई) का अलग–अलग ब्योरा भेजें।	अपेक्षित ब्योरे भेजे गए हैं।
(ii).	तत्संबंधी पिछले वर्षों में इस तथ्य के आलोक में कि डब्ल्यूपीआई के केवल 4.5 प्रतिशत के स्तर पर है के विपरीत वर्ष 2005–06 के लिए 34 प्रतिशत वृद्धि हेतु एफएमआई को छोड़कर एफएमई का अनुमान लगाए जाने के कारण स्पष्ट करें। एफएमई को बिना जोड़े एफएमआई संबंधी अनुमानन में पाया गया है कि प्रारंभिक प्रस्ताव में दिए गए अनुमानन के विपरीत वर्ष 2005–06 से 2007–08 के लिए लगभग रू0 500 लाख से रू0 600 लाख की वृद्धि होगी। इस भिन्नता के कारण स्पष्ट करें।	एफएमई में मुख्यतः टर्मिनल लाभ शामिल है जैसे कि उपदान भुगतान, अशक्तता पेंशन, पेंशन भुगतान, कर्मचारी भविष्य निधि में अंशदान आदि। वर्ष 2005–06 के लिए अनुमान वर्ष 2005–06 के आरई पर आधारित हैं। वर्ष 2005–06 के दौरान पेंशन न्यास निधि में रू0 20 करोड़ के अंशदान का प्रस्ताव किया गया था। अधिवर्षिता निधि पर लागू फिंज बेनेफिट टैक्स राशि रू0 6.12 करोड़ वर्ष 2005–06 और अनुवर्ती वर्षों के लिए भी एफएमई के अंतर्गत शामिल की गई थी। एफएमई के अनुमानन के लिए डब्ल्यूपीआई लागू नहीं की जाएगी क्योंकि ये व्यय विचाराधीन वर्ष के दौरान पेंशन और सेवानिवृत्ति मामलों पर आधारित हैं।
(iii).	31 मार्च, 2006 तक की वास्तविक पेंशन निधि स्थिति और पेंशन देयता भेजें। पेंशन देयता के आधार के साथ वर्ष 2006–07 से 2008–09 के लिए विस्तृत परिकलन भी भेजें।	इसने पेंशन देयता का संशोधित परिकलन, 31 मार्च, 2006 तक अधुनातन, भेजा है। वास्तविक आँकड़े नीचे तालिकाबद्ध किए गए हैं : **(रूपए करोड़ों में)** 1. मौजूदा कर्मचारियों (रू0 174.44 करोड़) और पेंशनरों (रू0 154.28 करोड़) की पेंशन देयता का जीवनांकिक मूल्यनिरूपण — 328.72 2. घटाएं : 31 मार्च, 2006 को संचित भविष्य निधि — 120.62 3. 31 मार्च, 2005 को बकाया देयता (1–2) — 208.10

			4.	घटाएं : वर्ष 2006–07 से 2008–09 के लिए 6.5 प्रतिशत की दर से निधि शेष पर ब्याज	25.07
			5.	5 वर्षों में प्रभार्य शेष पेंशन निधि (3–4)	183.03
			6.	वसूली प्रति वर्ष	36.60
(iv).	इस बात की पुष्टि करें कि एक बार होने वाले व्यय जैसे – पारिश्रमिक/पेंशन, वीआरएस क्षतिपूर्ति आदि संशोधित प्रशुल्क दिशा–निर्देशों के खंड 2.5.2 के अनुसार प्रशुल्क संशोधन के लिए लागत विवरण में शामिल नहीं किए गए हैं।	इसने पुष्टि की है कि एक बार होने वाले व्यय जैसे – बकाया भुगतान, पारिश्रमिक/पेंशन, वीआरएस क्षतिपूर्ति प्रशुल्क संशोधन के लिए लागत विवरण में शामिल नहीं किए गए हैं।			
(7).	जल आपूर्ति की गतिविधि भारी घाटा दर्शाती है। इस संबंध में, इस प्राधिकरण ने पिछले प्रशुल्क संशोधन के दौरान पत्तन को विशेष रूप से सलाह दी थी कि वह जल आपूर्ति की लागत को नौवहन और आंतरिक उपभोग के बीच विभाजित करे और नौवहन के लिए जल आपूर्ति की सही स्थिति दर्शाएं। पत्तन द्वारा अपने स्वयं के प्रयोजनों के लिए उपभोग किए गए पानी की लागत प्रबंधन के वितरण और सामान्य उपरिव्ययों के माध्यम से सभी गतिविधियों द्वारा वहन की जाएगी। लागत विवरण दाखिल करते समय इस सुझाव पर विचार नहीं किया गया लगता है। एमओपीटी से पुनः अनुरोध है कि वह हमारे पहले के तर्क के अनुसार लागत विवरण संशोधित करें।	जैसाकि टीएएमपी द्वारा पहले ही सलाह दी गई है, नौवहन और आंतरिक उपभोग के लिए जल आपूर्ति पर व्यय को विभाजित किया गया है और अलग–अलग उप–गतिविधि पर प्रभार्य है। आंतरिक उपभोग पर जल की आपूर्ति पर होने वाले व्यय को प्रबंधन और सामान्य उपरिव्ययों के रूप में लिया गया है।			
(8). (i).	यह दर्शाएं कि लागत विवरण में सुविचारित साऊथ वेस्ट पोर्ट लिमिटेड (एसडब्ल्यूपीएल) से प्राप्ति–योग्य राजस्व हिस्सा कहां है। अनुमानाधीन सभी वर्षों के लिए एसडब्ल्यूपीएल से प्राप्ति–योग्य राजस्व हिस्सा के अनुमानन का विस्तृत परिकलन प्रस्तुत करें।	एसडब्ल्यूपीएल से प्राप्ति–याग्य वार्षिक रॉयल्टी उप–गतिविधि सामान्य कार्गो के अधीन परिगणित किया गया है। मै0 एसडब्ल्यूपीएल के साथ हुए लाइसेंस करार के अनुसार, टर्मिनल प्रचालक को उनके द्वारा प्रहस्तित यातायात की एवज में रू0 12 करोड़ वार्षिक की रॉयल्टी अदा करनी होती है और तदनुसार रू0 12 करोड़ वार्षिक को वर्ष 2006–07 से 2008–09 के सभी विचाराधीन वर्षों के लिए परिगणित किया गया है। पिछले दो वर्षों के दौरान, एसडब्ल्यूपीएल से रू0 4.07 करोड़ और रू0 7.10 करोड़ की रॉयल्टी प्राप्त हुई थी।			
(ii).	लागत विवरण में सुविचारित एसडब्ल्यूपीएल से प्राप्ति–योग्य पट्टा किरायों का लेखांकन स्पष्ट करें। एसडब्ल्यूपीएल को पट्टे पर दिए गए क्षेत्र और उनसे प्राप्त वार्षिक पट्टा किराये की जानकारी भी भेजें।	मै0 एसडब्ल्यूपीएल को पट्टे पर दिया गया कुल क्षेत्र 100700 वर्गमीटर है। वर्ष 2005–06 के लिए वार्षिक पट्टा किराया रू0 2.06 करोड़ था। यह लाइसेंस करार के अनुसार प्रत्येक वर्ष 5 प्रतिशत की वृद्धि की शर्त पर है। इसे बर्थ किराया गतिविधि के अंतर्गत लिया गया है।			
(iii).	संशोधित प्रशुल्क दिशा–निर्देशों के खंड 2.8.3 में विशेष रूप से निर्धारित किया गया है कि भूस्वामी पत्तन द्वारा निजी प्रचालक से प्राप्ति योग्य 50 प्रतिशत रॉयल्टी/राजस्व हिस्सा एस्क्रो खता में अंतरित किया जाना चाहिए और पत्तन अवसंरचना के सृजन के लिए विनिर्दिष्ट अवधि के भीतर इस्तेमाल किया जाना चाहिए। पुष्टि करें कि इस प्रशुल्क दिशा–निर्देशों का पालन किया गया है और ब्योरे संशोधित लागत प्रारूप के फार्म–9 में भेजें। यदि नहीं, तो इसके कारण स्पष्ट करें।	एमओपीटी ने अपने प्रारंभिक प्रस्ताव में कार्गो प्रहस्तन गतिविधि के अधीन राजस्व के रूप में विचार करने के विपरीत एसडब्ल्यूपीएल से प्राप्त/प्राप्ति–योग्य संपूर्ण रॉयल्टी एस्क्रो खाता में अंतरित करते हुए संशोधित लागत विवरण भेजा है। संशोधित लागत विवरण में, एसडब्ल्यूपीएल से प्राप्त रॉयल्टी को आय से अलग रखा गया है। नियोजित पूंजी को एस्क्रो खाता में संभावित प्रोद्भूत शेष की सीमा तक कम भी किया गया है। संशोधित लागत विवरण इसके प्रारंभिक प्रस्ताव में 1.32 प्रतिशत घाटा के स्थान पर 4.5 प्रतिशत घाटा दिखाता है।			
(9).	कृपया पुष्टि करें कि मूल्यह्रास संशोधित प्रशुल्क दिशा–निर्देशों के खंड 2.7.1 के अनुसार अर्थात् कम्पनी अधिनियम के अनुसार	वर्ष 2004–05 से परिसंपत्तियों का मूल्यह्रास कम्पनी अधिनियम के अनुसार अंगीकृत जीवनकाल मानकों का अनुसरण करते हुए सीधे पद्धति आधार पर किया गया है। प्रमुख			

	अंगीकृत जीवन–काल मानकों का अनुसरण करते हुए सीधे पद्धति आधार पर परिकलित किया गया है।	गतिविधि/उप–गतिविधि के अंतर्गत आने वाली परिसंपत्तियों की सूची भेजी गई है। वर्ष 2004–05 और 2005–06 के लिए संपूर्ण पत्तन सहित सभी गतिविधियों के लिए मूल्यह्रास का विस्तृत परिकलन भी भेजा गया है।
(10).	ऋण पर ब्याज की गणना दो बार की गई है, एक बार नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ के रूप में और दोबारा व्यय की पृथक मद के रूप में लिया गया है। चूंकि प्रतिलाभ संपूर्ण नियोजित पूंजी पर अनुमत्त है, इसलिए दोहरी गणना समाप्त करने के लिए ऋणों पर ब्याज को लागत विवरण से अलग रखा जाए।	वर्ष विशेष के लिए प्रदत्त अथवा देय ऋण पर ब्याज को लागत विवरण में गिना गया था न कि ऋण पर देय संपूर्ण ब्याज राशि में। यहां यह उल्लेख करना जरूरी है कि यदि ऋण पर ब्याज की गणना दो बार की गई है जैसाकि इस प्राधिकरण का मानना है, तो टीएएमपी को डब्ल्यूआईपी पर किए गए निवेशों पर आरओसीई की अनुमति देने पर विचार करना चाहिए।
(11). (i).	इकाई प्रचालन लागतों में कमी, यदि कोई हो, अतिरिक्त यातायात/व्यवसाय अनुमान, सकल प्रखंड में प्रस्तावित परिवर्धनों में से प्रत्येक कारण प्रचालन क्षमता में सुधार को प्रत्येक परियोजना के लिए दर्शाया जाए।	किसी प्रकार की विसंगति से बचने के लिए, 4 घंटों के लिए प्रति माँग न्यूनतम प्रभार प्रस्तावित 'कार्गो प्रहस्तन उपस्करों के लिए दरमान' में खंड–ग – 'फुटकर प्रभार' के अधीन क्र.सं. 2, 3 और 4 में निर्धारित किए गए हैं।
(ii).	वर्ष 2004–05 को परिसंपत्तियों के सकल प्रखंड और वर्ष 2006–07 से 2008–09 के दौरान प्रस्तावित परिवर्धनों में स्कूल भवन, स्टेडियम, अस्पतालों का निर्माण आदि शामिल हैं, जिन्हें व्यवसाय संबंधी परिसंपत्तियों के रूप में वर्गीकृत किया गया है। इस संबंध में कृपया पुष्टि करें कि यह वर्गीकरण ऐसे सामाजिक दायित्व परिसंपत्तियों को व्यवसाय संबंधी परिसंपत्तियों के रूप में मानने के लिए मानक निर्धारित करने वाले संशोधित प्रशुल्क दिशा–निर्देशों के खंड 2.9.8 के अनुसार हैं। व्यवसाय परिसंपत्तियों और व्यवसाय संबंधी परिसंपत्तियों का विस्तृत ब्योरा देते हुए वर्ष 2006–07 से 2008–09 के लिए आरओसीई का विस्तृत परिकलन भेजें क्योंकि प्रतिलाभ का परिकलन आपके प्रारंभिक प्रस्ताव से भिन्न है।	वर्ष 2005–06 से 2008–09 के लिए विचाराधीन परिसंपत्तियों को व्यवसाय परिसंपत्तियों, व्यवसाय संबंधी परिसंपत्तियों और सामाजिक परिसंपत्तियों में विभाजित किया गया है और तदनुसार प्रशुल्क निर्धारण के लिए संशोधित दिशा–निर्देशों के पैरा 2.9.8 के अनुसार आरओसीई परिकलित किया गया है। अपेक्षित ब्योरे हमारे पत्र में दिए गए हैं जोकि नीचे तालिकाबद्ध किए गए हैं : (रूपए लाखों में) वर्ष | व्यवसाय परिसंपत्तियां | व्यवसाय संबंधी गतिविधियां 2006–07 | 28557.20 | 3432.89 2007–08 | 31463.70 | 3375.66 2008–09 | 33013.23 | 3293.56
(iii).	नियोजित पूंजी के विभाजन का आधार अर्थात् विभिन्न गतिविधियां और उप–गतिविधियां के बीच निवल अचल परिसंपत्तियों और कार्यगत पूंजी दर्शाएं।	विचाराधीन वर्षों के लिए कार्यगत पूंजी शून्य मानी गई है। उप–गतिविधि, प्रमुख गतिविधियों के अधीन नियोजित पूंजी, विचाराधीन वर्षों के लिए तत्संबंधी गतिविधियों की निवल अचल परिसंपत्तियों के समकक्ष है।
(iv).	पिछले प्रशुल्क संशोधन आदेश में, पत्तन ने स्पष्ट किया था कि 4 लेन सड़क के निर्माण के लिए एक पृथक कम्पनी का गठन किया जा रहा था और मार्ग कर आदि की वसूली के लिए भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण ऐसी कम्पनी के गठन के तरीकों को देख रहा है। एमओपीटी ने अपनी निधियों में से कुछ निधियों का इस परियोजना में निवेश करने का प्रस्ताव किया था। चूंकि इसका निवेश प्रस्तावित कम्पनी से प्राप्ति–योग्य प्रतिलाभ से किया जाएगा, इसलिए कृपया पुष्टि करें कि लागत विवरण में सुविचारित नियोजित पूंजी में एमओपीटी द्वारा इस परियोजना के लिए दी गई/किए जाने वाले के लिए प्रस्तावित निवेश शामिल नहीं है।	पत्तन ने 4 लेन सड़क के निर्माण के लिए भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण को अपना हिस्सा रू0 16.98 करोड़ की राशि का भुगतान कर दिया था। इसे विचाराधीन लागत विवरणों में नियोजित पूंजी के अधीन परिगणित नहीं किया गया है। इसने आगे यह निवेदन किया है कि प्रशुल्क संशोधन के प्रयोजन से नियोजित पूंजी में इस मद के अपरिवर्धन के कारण और पत्तन के हिस्से के लिए एनएचएआई से कोई प्रतिलाभ प्राप्त नहीं होने के कारण भी इस पर राजस्व का नुकसान हो रहा है। अतः इसने टीएएमपी से पूंजी व्यय के इस तत्व को नियोजित पूंजी के परिकलन में शामिल करने का अनुरोध किया है।

(12).	लौह–अयस्क गतिविधि के लिए दाखिल लागत विवरण में बर्थ सं. 9 में एमओएचपी के माध्यम से प्रहस्तित दोनों लौह अयस्क और गुट्टिकाएं तथा अन्य बर्थों मं प्रहस्तित लौह अयस्क शामिल है। चूंकि बर्थ सं. 9 में और अन्य बर्थों में प्रहस्तित लौह–अयस्क के लिए पृथक प्रशुल्क प्रस्तावित किएं हैं, इसलिए बर्थ सं. 9 में यंत्रीकृत अयस्क प्रहस्तन संयंत्र (एमओएचपी) में प्रहस्तित अयस्क तथा गुट्टिकाओं और अन्य बर्थों में प्रहस्तित अयस्क के लिए अलग–अलग लागत विवरण भेजें।	एमओएचपी के लिए लागत विवरण प्रस्ताव के साथ प्रस्तुत किया गया था। तथापि, उसकी एक प्रति भेज दी गई है। इसने यह भी सूचित किया है कि अन्य बर्थों में प्रहस्तित लौह अयस्क पिछले दो वर्षों के दौरान बहुत ही नगण्य अर्थात् 2.98 लाख टन और 2.58 लाख टन था।
(13).	परिकलित अतिरिक्त क्षमता निवेश और उत्पादकता सुधार पर विधिवत् विचार करते हुए विस्तृत परिकलन सहित वर्ष 2005–06 से 2008–09 के लिए पत्तन की निर्धारित क्षमता भेजें।	पत्तन की निर्धारित क्षमता 29 मिलियन टन वार्षिक दर्शाई गई है। इसने विचाराधीन वर्षों में से प्रत्येक वर्ष के लिए पत्तन की वर्ष–वार निर्धारित क्षमता नहीं भेजी है।
(14). (i).	जैसाकि हमारे पिछले प्रशुल्क संशोधन आदेश में कहा गया है, पट्टा किराये इस संबंध में सरकार द्वारा जारी दिशा–निर्देशें के अनुसार होने चाहिएं। संपदा किरायों में 10 प्रतिशत संशोधन का प्रस्ताव करते हुए एमओपीटी ने सरकार द्वारा जारी किए गए दिशा–निर्देशों का अनुपालन नहीं किया है। इसलिए, यह स्पष्ट किया जाता है कि भाग– III, खंड (क) में पट्टा किरायों में प्रस्तावित प्रशुल्क वृद्धि एवं अन्य प्रशुल्क मदों के संशोधन पर विचार नहीं किया जाएगा। एमओपीटी को सलाह दी जाती है कि वह संपदा किरायों के संशोधन के लिए पृथक प्रस्ताव दाखिल करे, जब कभी यह प्रस्ताव प्राप्त होगा तो उसपर अलग–से कार्यवाही की जाएगी।	जैसाकि इस प्राधिकरण द्वारा सलाह दी गई है, संपदा किराया के संशोधन के लिए प्रस्ताव अलग–से शीघ्र ही प्रस्तुत किया जाएगा।
(ii).	रेलवे गतिविधि वर्ष 2006–07 से 2008–09 के लिए 5.37 प्रतिशत का औसत घाटा दर्शाता है। यह स्पष्ट करें कि इस घाटे को अन्य गतिविधियों द्वारा क्यों पूरा किया जाए। स्पष्ट करें कि क्या इस गतिविधि को धीरे–धीरे आत्मनिर्भर बनाने के लिए रेलवे प्रभारों में संशोधन का कोई प्रस्ताव रेलवे बोर्ड के पास दाखिल किया गया है। कृपया संपदा गतिविधि और रेलवे गतिविधि को छोड़कर संपूर्ण पत्तन के लिए पृथक लागत विवरण भेजें।	प्रमुख गतिविधि, "रेलवे कार्य" अधिशेष स्थिति में हैं और इसलिए रेलवे वहन के मामले में किसी वृद्धि का प्रस्ताव नहीं किया गया था। परंतु रेलवे दरों के लिए पेंशन लेवी प्रस्तावित की गई थी। पेंशन लेवी का प्रस्ताव रेलवे बोर्ड, रेल मंत्रालय को इसकी मंजूरी के लिए अगस्त, 2005 के दौरान प्रस्तुत किया गया था। आज की तारीख तक कोई मंजूरी प्राप्त नहीं हुई है। यथापेक्षित, संपदा और रेलवे गतिविधि को छोड़कर संपूर्ण पत्तन के लिए लागत विवरण भेजा गया है। इस लागत विवरण द्वारा दी गई निवल अधिशेष स्थिति (आरओसीई के बाद) का सार नीचे तालिकाबद्ध किया गया है : (रूपए लाखों में) (% में) 2006-07 — 1978.92 — 9.53% 2007-08 — 917.45 — 4.36% 2008-09 — 580.94 — 2.36% कुल — 3477.31 — 5.52% (औसत)
(15).	संपूर्ण पत्तन तीन वर्षों (अर्थात् 2006–07 से 2008–09) के लिए रू0 9.59 करोड़ का घाटा दर्शाता है। इसके विपरीत, एमओपीटी ने प्रस्तावित प्रशुल्क पर लगभग रू0 65 करोड़ के अतिरिक्त राजस्व का अनुमान प्रस्तावित पेंशन लेवी के प्रभाव को छोड़कर लगाया है। लागत स्थिति के संदर्भ में प्रस्तावित वृद्धि का औचित्य बताएं।	संपूर्ण पत्तन तीन वर्षों अर्थात् 2006–07 से 2008–09 के लिए रू0 9.59 करोड़ का घाटा दर्शाता है। कुछ प्रमुख गतिविधियां जैसे कार्गो प्रहस्तन, रेलवे अर्जन, सीएचएलडी अधिशेष स्थिति में चल रही हैं। इसके विपरीत, अन्य प्रमुख गतिविधियां जैसे – नौवहन के लिए पतन और गोदी प्रभार, एमओएचपी, संपदा किराया, भंडारण घाटे में हैं और जिसके लिए इन गतिविधियों को आत्मनिर्भर बनाने के लिए ऊर्ध्वमुखी संशोधन प्रस्तावित किया गया है।
II.	सामान्य :	
(1).	इसके दरमान के पिछले सामान्य संशोधन के समय, इस प्राधिकरण ने एमओपीटी को सलाह	वर्ष 2002–03 से 2005–06 के लिए प्रति टन लागत क्रमशः रू0 54.26, रू0 48.34, रू0 45.46, रू0 44.90 थी जोकि पिछले

	[पैरा स. (xix)] दी थी कि वह लागत कटौती के क्षेत्रों को गंभीरता से पहचान करे और इन्हें दूर करने के उपाय शुरू करने के लिए तत्काल कदम उठाएं। इस संबंध में पत्तन द्वारा शुरू की गई कार्रवाई और इससे हुई लागत में कटौती दर्शाएं।	4 वर्षों के दौरान पत्तन द्वारा प्रचालन लागत में की गई कमी दर्शाता है।
(2).	इस प्राधिकरण ने सभी महापत्तनों को दरमान में निर्धारित दरें उनके विवेक पर मुख्यतः व्यवसाय विचारों पर कम करने की अनुमति दी हुई है। पत्तन द्वारा की गई ऐसी कमी, यदि कोई हो, को सूचीबद्ध किया जाए और यातायात की वृद्धि पर दी गई ऐसी रियायतों और राजस्व पर ऐसी कमी के प्रभाव के परिणामी प्रभाव का मद–वार विश्लेषण करें और हमें भेजें।	प्राधिकरण द्वारा प्रदान की गई छूट के अधीन पत्तन ने निर्धारित दरमान में अभी तक कोई कमी नहीं की है।
(3).	संशोधित प्रशुल्क दिशा–निर्देशों का खंड 2.6.2 पत्तन यह अपेक्षा भी करता है कि वह मैनिंग मानों/आधार की नियमित रूप से समीक्षा और समायोजन करें। इस संबंध में पत्तन द्वारा उठाए गए कदमों को स्पष्ट करें और यदि आधार संशोधित किया गया है तो कृपया प्रमुख कार्गो मदों के लिए निर्धारित आधार, पूर्व–संशोधित आधार और प्रमुख कार्गो मदों में से प्रत्येक के लिए संशोधन की प्रभावी तारीख भेजें।	प्रशुल्क निर्धारण के लिए संशोधित प्रशुल्क दशा–निर्देशों का खंड सं. 2.6.2 वर्तमान में इस पत्तन पर लागू नहीं है क्योंकि कार्गो के प्रहस्तन के प्रचालन में प्रौद्योगिक परिवर्तन नहीं किए गए हैं।
(4).	संशोधित प्रशुल्क दिशा–निर्देशों का खंड 2.11.4 विनिर्दिष्ट करता है कि प्रति–अनुपूर्ति इसे पूरी तरह से समाप्त किए जाने के उद्देश्य पर सीमित होगी। इसलिए, एमओपीटी से अनुरोध है कि वह इस बात की पुष्टि करें कि अधिशेष अर्जित करने वाली गतिविधियों से घाटे में चल रही गतिविधियों की ओर प्रति–अनुपूर्ति का प्रवाह सितम्बर, 2002 में इसके दरमान में पिछले सामान्य संशोधन के समय प्राप्त किए गए स्तर तक सीमित है।	प्रस्तुत किया गया प्रमुख गतिविधि का लागत विवरण एक गतिविधि को आत्मनिर्भर बनाने के लिए ऊर्ध्वमुखी संशोधन दर्शाता है। तथापि, कुछ उप–गतिविधियां प्रमुख गतिविधि का समर्थन कर रही हैं और ऐसी प्रति–अनुपूर्ति प्रमुख गतिविधि के भीतर कम समयावधि के लिए प्रदान की जाए।
(5).	संशोधित प्रशुल्क दिशा–निर्देशों के अध्याय–7 के संदर्भ में एमओपीटी द्वारा की गई कार्रवाई स्पष्ट करें।	अध्याय–7 के अधीन दिशा–निर्देशों का इस पत्तन में अनुपालन किया जा रहा है।
(6).	संशोधित प्रशुल्क दिशा–निर्देश विनिर्दिष्ट करते हैं कि प्रशुल्क उत्पादकता के निर्देश चिह्न स्तरों से जोड़ा जाए। एमओपीटी ने विभिन्न प्रचालनों/सेवाओं के लिए बनाए रखे जाने वाले उत्पादकता स्तरों के बारे में कुछ भी नहीं दर्शाया है। इन्हें दरमान में शामिल किया जाए और ऐसे अंगीकृत स्तर स्पष्ट करें।	इस पत्तन में अधिशेष स्टॉफ नहीं है। इसके विपरीत, भर्ती पर प्रतिबंध के कारण खाली पड़े पद नहीं भरे जा सके। इस कारण भी प्रचालन विभाग में समयोपरि भत्ता में वृद्धि हुई है क्योंकि संयंत्र विशेष और अन्य सामान्य विभागों के सुगम कार्यकरण के लिए पत्तन को समयोपरि पर स्टॉफ को तैनात करना पड़ता है।
III.	दरमान :	
(1).	खंड 1.2 सामान्य निबंधन और शर्तें	
(i).	विलंबित भुगतानों/वापसियों पर ब्याज संबंधी प्रस्तावित उपबंध V (ख) को भारतीय स्टेट बैंक की प्रचलित प्राइम लैंडिंग दर पर आधारित विशिष्ट ब्याज दर निर्धारित करते हुए संशोधित करें।	
(ii).	तटीय कार्गो/कंटेनर के लिए रियायती प्रशुल्क संबंधी प्रस्तावित उपबंध (vii) (2) संशोधित प्रशुल्क दिशा–निर्देशों के खंड 4.3 के अनुसार सही नहीं पाया गया है। संशोधित प्रशुल्क	

	दिशा–निर्देशों का खंड 4.3 तटीय कार्गो/कंटेनरों के लिए लागू रियायती प्रशुल्क से ताप कोयला और पीओएल (कच्चा तेल सहित) के अलावा लौह अयस्क और लौह अयस्क गुट्टिकाओं को भी छूट प्रदान करता है। संशोधित प्रशुल्क दिशा–निर्देशों के अनुसार "लौह अयस्क और लौह अयस्क गुट्टिकाएं" शब्द शामिल करते हुए प्रस्तावित उपबंध संशोधित करें।	उल्लिखित शर्तें प्रस्तावित दरमान में शामिल की गई हैं।
(iii).	संशोधित प्रशुल्क दिशा–निर्देशों के खंड 2.15 के अनुसार प्रस्तावित दरमान में निम्नलिखित शर्त शामिल की जाए : "प्रयोक्ताओं को पत्तन पर आरोप्य उपयुक्त से परे विलंबों के लिए प्रभार अदा नहीं करने होंगे।"	
(iv).	कृपया हमारे आदेश सं. टीएएमपी/4/2004–सामान्य दिनांक 7 जनवरी, 2005 के अनुसार निम्नलिखित उपबंध शामिल करें। "यदि विदेशी पत्तन से कंटेनर कार्गो तटीय समुद्र यात्रा पर भारतीय पत्तन में अनुवर्ती यानांतरण के लिए एमओपीटी पर उतारा जाता है तो विदेशगामी के लिए निर्धारित यानांतरण दर का 50 प्रतिशत और तटीय लैग के लिए उस निर्धारित का 50 प्रतिशत प्रभार्य होगा।	
(2).	डॉलर मूल्यवर्गित दर को रूपए में परिवर्तित करने के प्रयोजन से 1 अमेरिकी डॉलर की विनिमय दर रू0 43.86 पर विचार किया गया है। परिवर्तित किए जाने के प्रयोजन से मौजूदा विनिमय दर पर विचार करते हुए तटीय पोत के लिए प्रशुल्क अधुनातन किए जाएं।	यथा सलाह अनुसार, मौजूदा विनिमय दर रू0 45.60 पर विचार करते हुए तटीय पात के लिए प्रशुल्क अधुनातन किए गए हैं।
(3).	**भाग–I – पोत संबंधी प्रभार :** **खंड क – पत्तन देयताएं**	
(i).	पत्तन देयताओं के भुगतान की बारंबारता वर्तमान '30 दिन' आधार से 'प्रति प्रवेश' आधार में संशोधित किए जाने का प्रस्ताव किया गया है। इस प्राधिकरण ने पिछले सामान्य संशोधन आदेश के दौरान विशेष रूप से उल्लेख किया था कि पत्तन देयताओं की वसूली की बारंबारता को '30 दिन' आधार से 'प्रति प्रवेश' आधार में परिवर्तित किए जाने के साथ ही दर में तदनुरूपी समायोजन भी किया जाए। "प्रति प्रवेश" आधार पर पत्तन देयताएं प्रस्तावित करते समय इस बिंदु पर विचार नहीं किया गया। एमओपीटी से पुनः अनुरोध है कि हमारे पूर्ववर्ती सुझाव पर विचार करते हुए उपयुक्त दर प्रस्तावित की जाए। इस संबंध में विस्तृत कार्यवाही भी भेजें।	टीएएमपी द्वारा दी गई सलाह के अनुसार, पत्तन देयताएं 30 दिनों की वर्तमान दर के स्थान पर प्रति प्रवेश आधार पर प्रस्तावित किए गए हैं। इस संबंध में कार्यवाही भेज दी गई है।
(ii).	यद्यपि, एमओपीटी ने पोत संबंधी प्रभारों में 20 प्रतिशत वृद्धि प्रस्तावित किए जाने का दावा किया है, परंतु प्रस्तावित दर का प्रभाव महत्वपूर्ण है जिसे वर्तमान पांच टियर ढाँचा के स्थान पर निर्धारित एकल दर के मद्देनज़र नीचे तालिकाबद्ध किया गया है :	प्रशुल्क निर्धारण के लिए संशोधित दिशा–निर्देशों के पैरा 6.10 के अनुपालन में दरें पुनर्गठित की गई हैं। यह सच है कि इसका प्रभाव इस पत्तन में प्रहस्तित अधिक जीआरटी वाले पोतों की तुलना में कम जीआरटी वाले पोतों पर अधिक पड़ेगा। इसपर की गई विस्तृत कार्यवाही प्रस्तुत की गई थी। प्रस्तावित दरें प्रहस्तित जीआरटी और वर्ष 2004–05 के दौरान इस गतिविधि के अंतर्गत अर्जित आय पर

	पत्तन देयताएं पत्तन की श्रेणी | प्रचलित दर (अमेरिकी डॉलर में) | प्रस्तावित एकल दर (अमेरिकी डॉलर में) | प्रस्तावित के कारण % वृद्धि 3000 जीआरटी तक | 0.057860 | 0.125849 | 118% 3001 से 10000 जीआरटी | 0.094000 | 0.125849 | 34% 10001 से 30000 जीआरटी | 0.108470 | 0.125849 | 16% 30001 से 60000 जीआरटी. | 0.115690 | 0.125849 | 9% 60001 जीआरटी और अधिक | 0.086770 | 0.125849 | 45%	विचार करते हुए परिगणित की गई है। प्रस्तावित दरों से वर्तमान आय में 20 प्रतिशत तक वृद्धि होने की उम्मीद है बशर्ते विनिमय दर में उतार–चढ़ाव न हो।
(iii).	प्रस्तावित टिप्पणी संख्या 7 प्रस्तावित प्रशुल्क व्यवस्था से असंगत प्रतीत होती है।	प्रत्तने देयताओं के अधीन प्रस्तावित टिप्पणी सं. 7 हटा दी गई है।
(4).	**खंड ख – I पाइलटेज़ शुल्कों की अनुसूची :**	
(i).	संशोधित प्रशुल्क दिशा–निर्देशों के अनुसार पाइलटेज़ शुल्क की परिभाषा में संशोधन के मद्देनज़र, वर्तमान में समेकित पाइलटेज़ शुल्क में शामिल स्थानांतरण तत्व को अलग किया जाए और तदनुरूप समेकित पाइलटेज़ शुल्क से घटाया जाए।	पाइलटेज़ शुल्क के अलावा स्थानांतरण प्रभार अलग–से वसूल किए जाते हैं। स्थानांतरण के प्रति चलन के वर्तमान प्रभारों के स्थान पर हाल ही के दिशा–निर्देशों के अनुसार प्रति जीआरटी आधार पर यह प्रस्तावित किया गया है।
(ii).	प्रथम स्लैब के लिए पाइलटेज़ शुल्क 0.298669 अमेरिकी डॉलर प्रति जीआरटी पर विचार करने के लिए आधार स्पष्ट करें। प्रस्तावित तीन टियर पाइलटेज़ शुल्क में, वर्तमान प्रथम तीन स्लैबों (अर्थात् 3000 जीआरटी तक, 3001 से 15,000 जीआरटी और 15,001 से 30,000 जीआरटी) में लगभग 33 प्रतिशत से 38 प्रतिशत वृद्धि होगी, 30001 से 60000 जीआरटी की सीमा के पोतों के लिए 10 प्रतिशत वृद्धि और 60000 जीआरटी से अधिक के पोत के लिए 7 प्रतिशत वृद्धि होगी। चूंकि प्रस्तावित पाइलटेज़ शुल्क का पोतों की महत्वपूर्ण श्रेणी (अर्थात 15001 से 30000 जीआरटी) पर महत्वपूर्ण प्रभाव पड़ता है, इसलिए इस प्रभाव को सुगम बनाने के लिए पत्तन को प्रस्तावित दरों पर पुनर्विचार और संशोधन करने पर विचार करना चाहिए। इस संबंध में विस्तृत परिकलन भेजें।	टीएएमपी द्वारा यथापेक्षित, पाइलटेज़ के लिए पुनर्गठित दरों का विस्तृत परिकलन टीएएमपी को प्रस्तुत किया गया था। वर्ष 2004–05 के लिए जीआरटी और उस उप–गतिविधि के अधीन अर्जित कुल आय पर विचार करते हुए एक कोशिश की गई थी और तदनुसार दरें वर्ष 2004–05 के लिए आय के स्तर पर प्रस्तावित की गई थीं। हमने यह भी महसूस किया है कि प्रस्तावित पुनर्गठित पाइलटेज़ प्रभारों का प्रभाव अधिक जीआरटी वाले पोतों की तुलना में कम जीआरटी वाले पोतों पर अधिक पड़ेगा। परंतु हमें इस प्राधिकरण द्वारा जारी किए गए दिशा–निर्देशों का अनुसरण करना है और तदनुसार अधिक जीआरटी वाले पोतों के लिए पाइलटेज़ शुल्कों के अंतर्गत कुछ रियायत देने के लिए प्रस्तावित दरें संशोधित की गई हैं।
(iii).	प्रस्तावित पाइलटेज़ शुल्क से होने वाली अतिरिक्त आय (स्थानांतरण तत्व छोड़कर) और स्थानांतरण प्रभार भी विस्तृत परिकलन सहित भेजें।	प्रस्तावित दरमान के अधीन अतिरिक्त आय लगभग 20 प्रतिशत होगी बशर्ते विनिमय दर में उतार–चढ़ाव न हो।

(iv).	वर्तमान दरमान में प्रचलित लदाई आर मध्यप्रवाह लदाई संयोजन के लिए 1,00,000 डीडब्ल्यूटी और उससे अधिक के पोतों के लिए पाइलटेज़ शुल्क नहीं शामिल किए जाने के कारण स्पष्ट करें। पोत की इन श्रेणियों के लिए प्रभार्य बर्थ किराया प्रभार भी स्पष्ट करें।	100000 डीडब्ल्यूटी और उससे अधिक के पोतों के लिए पाइलटेज़ शुल्क लदाई और मध्यप्रवाह में लदाई संयोजन के लिए कम दर पर प्रस्तावित नहीं किए गए हैं परंतु प्रस्तावित तीन टियर दर संरचना के अंतर्गत अधिक जीआरटी वाले पोतों को रियायत दी गई है। अधिक जीआरटी वाले पोतों के लिए बर्थ किराया प्रभार और पत्तन देयताओं के मामले में यह रियायत नहीं दी गई है।
(v).	**II – स्थानांतरण की अनुसूची**	
	(क). स्थानांतरण के एक चलन के लिए निर्धारित वर्तमान दर के स्थान पर प्रति जीआरटी आधार पर प्रस्तावित स्थानांतरण प्रभारों पर पहुंचने का आधार स्पष्ट करें।	आय प्रति जीआरटी कुल आय पर विचार करते हुए परिगणित की गई थी और प्रस्तावित दर पर पहुंचने के लिए उप–गतिविधि के अधीन वर्ष 2004–05 के दौरान प्रहस्तित कुल जीआरटी पर विचार किया गया था।
	(ख). पोतों की प्रत्येक श्रेणी के अंतर्गत स्थानांतरित पोतों की संख्या, औसत जीआरटी और उनपर पिछले दो वर्षों अर्थात् 2004–05 और 2005–06 के लिए अर्जित राजस्व दर्शाएं। वर्तमान दरमान के अनुसार लागू दर (औसत जीआरटी वाले) पोतों की प्रत्येक श्रेणी पर प्रभाव और प्रस्तावित प्रशुल्क से प्राप्त होने वाले संभावित अतिरिक्त राजस्व दर्शाते हुए संक्षिप्त विश्लेषण विवरण भेजें।	स्थानांतरित पोतों की संख्या, उनका जीआरटी और उनपर वर्ष 2005–06 के लिए अर्जित राजस्व भेजा गया है जिसका सार निम्नवत है : कुल राजस्व : रू0 177.83 लाख कुल जीआरटी : 10713012 तीन टियर पाइलटेज़ शुल्कों के अंतर्गत अपेक्षित मांग दर परिकलित करते समय, स्थानांतरण प्रभारों पर अतिरिक्त आय पर विचार नहीं किया गया था। पोतो के स्थानांतरण से प्राप्त होने वाली आय पाइलटेज़ शुल्कों के अंतर्गत जोड़ी गई थी। स्थानांतरण से होने वाली वार्षिक आय रू0 1.77 करोड़ है जिसमें यानांतरकों के स्थानांतरण से होने वाले रू0 0.48 करोड़ शामिल हैं।
(5).	**भाग–ग, अनुसूची 1 – बर्थ किराया प्रभार :**	
(i).	बर्थ किराया के परिकलन में सुविचारित तटीय पोतों की संख्या पत्तन देयताओं और पाइलटेज़ शुल्कों के परिकलन में सुविचारित पोतों की संख्या से भिन्न है। यह मान लिया गया है कि यह अंतर एसडब्ल्यूपीएल द्वारा उनके बर्थों में प्रहस्तित पोतों के कारण है। कृपया पुष्टि करें कि यह परिकल्पना सही है।	एसडब्ल्यूपीएल द्वारा उसके बर्थ 5ए और 6ए में प्रहस्तित पोत का बर्थ किराया आय के परिकलन के लिए अलग रखा गया है क्योंकि यह आय लाइसेंस करार के अनुसार एसडब्ल्यूपीएल द्वारा वसूल की जाती है।
(ii).	क्रेन अनुपलब्धता वाले बर्थों ओर क्रेन उपलब्धता वाले बर्थों के लिए अलग–अलग दर निर्धारित करते हुए वर्तमान प्रशुल्क व्यवस्था को हटाने के कारण स्पष्ट करें। कृपया यह भी स्पष्ट करें कि बर्थ सं. 7, 10 और 11 के लिए प्रस्तावित बर्थ किराया क्रेन बर्थों अथवा बिना अनुपलब्ध क्रेन बर्थों के लिए है। यदि प्रस्तावित बर्थ किराया क्रेन बर्थों के लिए है तो एमआपीटी का बिना क्रेन वाले बर्थों में बर्थिंग करने वाले पोतों के लिए छूट निर्धारित करने पर विचार करना चाहिए।	प्रस्तावित बर्थ किराया प्रभार बर्थ सं. 7, 10 और 11 के लिए है जहां घाट क्रेनें उपलब्ध नहीं कराई गई हैं। कृपया इसपर ध्यान दें कि बर्थ सं. 6, 10 और 11 में लागू दरों की तुलना में वर्तमान दरें वहां अधिक हैं जहां घाट क्रेनें उपलब्ध कराई गई हैं।
(iii).	बर्थ किराया गतिविधि 20 प्रतिशत अधिशेष दर्शाती है, इस तथ्य के आलोक में एकल दर पर पहुंचने के लिए वर्तमान भारित औसत किराया दर पर 20 प्रतिशत वृद्धि प्रस्तावित करने के कारण स्पष्ट करें। वर्तमान आठ टियर बर्थ किराया ढाँचा की अपेक्षा अर्थ किराये की एकल दर का प्रभाव नीचे तालिकाबद्ध किया गया है :	कम जीआरटी वाले पोतों के लिए प्रस्तावित बर्थ किराया प्रभारों के अधिक आपतन के बारे में इस प्राधिकरण द्वारा दिए गए अभिमत से पूर्णतः सहमत हैं, परंतु यह टीएएमपी के संशोधित दिशा–निर्देशों के अनुपालन में प्रस्तावित किया गया है।

	<table><tr><th></th><th colspan="3">प्रस्तावित प्रशुल्क पर % वृद्धि</th></tr><tr><th>पोत की श्रेणी</th><th>क्रेनों की उपलब्धता वाले बर्थ</th><th>बर्थ सं. 9 (एमओएचपी)</th><th>बर्थ सं. 8</th></tr><tr><td>पोत 3000 जीआरटी तक</td><td>213%</td><td>150%</td><td>301%</td></tr><tr><td>3001 से 10000 जीआरटी</td><td>177%</td><td>150%</td><td>234%</td></tr><tr><td>10001 से 15000 जीआरटी</td><td>79%</td><td>150%</td><td>122%</td></tr><tr><td>15001 से 30000 जीआरटी</td><td>13%</td><td>150%</td><td>54%</td></tr><tr><td>30001 से 35000 जीआरटी</td><td>13%</td><td>2%</td><td>54%</td></tr><tr><td>35001 से 60000 जीआरटी</td><td>13%</td><td>-7%</td><td>25%</td></tr><tr><td>60001 से 80000 जीआरटी</td><td>13%</td><td>103%</td><td>25%</td></tr><tr><td>80001 जीआरटी और अधिक</td><td>13%</td><td>226%</td><td>25%</td></tr></table> चूंकि प्रस्तावित बर्थ किराया प्रभारों का प्रभाव पोतों की विशेष श्रेणियों के लिए पर्याप्त पाया गया है और यह मानते हुए भी कि यह गतिविधि अधिशेष में है, इसलिए एमओपीटी इस प्रभाव को कम करने के लिए उपयुक्त वैकल्पिक प्रशुल्क ढाँचा प्रस्तावित करने पर विचार कर सकता है। इस संबंध में (संशोधित किए जाने वाले) प्रस्तावित प्रशुल्क के प्रभाव के साथ–साथ प्रत्येक वर्तमान स्लैब के लिए वर्तमान बर्थ किराया दर्शाते हुए विस्तृत कार्यवाही भेजें।	
(iv).	संशोधित प्रशुल्क दिशा–निर्देशों के खंड 2.15 के अनुसार निम्नलिखित शर्त शामिल करें : "पत्तन उपस्कर के खराब होने अथवा बिजली गुल होने अथवा पत्तन पर आरोप्य किन्हीं कारणों से पोत इसके बर्थ पर लगातार एक घंटे अथवा उससे अधिक समय तक बेकार खड़ा रहता है तो उस अवधि के लिए बर्थ किराया प्रभार्य नहीं होगा।"	प्रस्तावित दरमान में आवश्यक संशोधन किए गए हैं।

(6).	**खंड ग – अनुसूची–II – लंगरगाह प्रभार :**	
(i).	इस तथ्य के आलोक में कि बर्थ किराया गतिविधि संबंधी लागत विवरण 26 प्रतिशत अधिशेष दर्शाता है और विचाराधीन तीन वर्षों के लिए संपूर्ण पत्तन का औसत घाटा भी 1 प्रतिशत घाटा दर्शाता है, कार्गो के लदाई/उतराई प्रचालन अथवा यात्रियों को चढ़ाने/उतारने में असंलग्न पोतों और क्र.सं. 1 और 3 में लॉंचों, मछलीमार ट्रॉलरों आदि के लिए लंगरगाह प्रभारों में 20 प्रतिशत की प्रस्तावित वृद्धि और टिप्पणी संख्या 6 और 9 में प्रस्तावित वृद्धि का औचित्य सिद्ध करें।	पत्तन की प्रमुख गतिविधि और नौवहन के लिए गोदी प्रभार 28 प्रतिशत घाटा दर्शाते हैं परंतु विनिमय दर में उतार–चढ़ाव से घाटा कम हो जाएगा, ऐसा विचार करते हुए दर में 20 प्रतिशत वृद्धि का प्रस्ताव किया गया है।
(ii).	(क). क्र. सं. 2 में कार्गो की लदाई/उतराई अथवा यात्रियों को चढ़ाने/उतारने में संलग्न पोतों का 0.024 अमेरिकी डॉलर लंगरगाह शुल्क प्रस्तावित करने का आधार भेजें।	(क). इसने प्रस्तावित लंगरगाह शुल्क का आधार भेज दिया है।
	(ख). किए गए एक विश्लेषण से प्रकट होता है कि क्र. सं. 2 में पोतों के लिए प्रस्तावित लंगरगाह शुल्क से ईस्ट ऑफ ब्रेकवॉटर में 10,000 जीआरटी तक के पोतों के लिए लगभग 195 प्रतिशत वृद्धि होगी, 10001 जीआरटी से 20000 जीआरटी सीमा के पोत के लिए 97 प्रतिशत वृद्धि होगी और 20001 जीआरटी से 40,000 जीआरटी के पोतों के लिए 18 प्रतिशत वृद्धि होगी। इसी प्रकार, वैस्ट ऑफ ब्रेकवॉटर पर भी प्रस्तावित प्रशुल्क का महत्वपूर्ण प्रभाव पड़ेगा। चूंकि प्रस्तावित प्रशुल्क का प्रभाव पोत की महत्वपूर्ण श्रेणियों (अर्थात 10,000 जीआरटी से 40,000 जीआरटी) के लिए पर्याप्त होगा, इसलिए बर्थ किराया प्रभार के लिए यथा सुझावित, प्रभाव को कम करने के लिए एमओपीटी को प्रस्तावित दरों की समीक्षा और प्रस्तावित दरों में संशोधन करने पर विचार करना चाहिए। इस संबंध में विस्तृत परिकलन भी भेजें। लंगर डाले गए पोतों की संख्या, प्रत्येक श्रेणी के अधीन औसत जीआरटी, रूकने का समय और पिछले दो वर्षों (अर्थात 2004–05 और 2005–06) के दौरान और प्रस्तावित प्रशुल्क से संभवतः अर्जित होने वाला अतिरिक्त राजस्व दर्शाते हुए वर्तमान प्रशुल्क स्तर और प्रस्तावित प्रशुल्क स्तर पर वर्ष 2006–07, 2007–08 तथा 2008–09 के लिए अर्जित आय के ब्योरे भेजें।	(ख). प्रस्तावित दर के कारण पहले ही स्पष्ट किए जा चुके हैं। उसपर की गई विस्तृत कार्यवाही भी भेजी गई है। प्रस्तावित दरों पर 20 प्रतिशत अतिरिक्त राजस्व होगा।
(iii).	कृपया पुष्टि करें कि प्राथमिकता बर्थिंग और बर्हिगम प्राथमिकता बर्थ किराया संबंधी टिप्पणी सं. 11 और 22 में प्रस्तावित प्रावधान इस संबंध में समय–समय पर होने वाले वर्तमान सरकारी दिशा–निर्देशों के अनुसार हैं।	प्राथमिकता बर्थिंग और बर्हिगम प्राथमिकता बर्थिंग सबंधी टिप्पणी सं. 11 और 22 इस संबंध में समय–समय पर जारी होने वाले वर्तमान सरकारी दिशा–निर्देशों के अनुसार हैं।

(iv).	(क). प्रस्तावित टिप्पणी "बर्थ सं. 9 में लादे गए लौह अयस्क पोतों के लिए ईएलटीएस लागू किया जाएगा भले ही वे पहले मध्यप्रवाह में और बाद में बर्थ सं. 9 में लादे गए हों" शामिल करने के कारण स्पष्ट करें।	(क). यह शर्त उन सभी पोतों पर लागू होगी जो पहले मध्यप्रवाह में और उसके बाद बर्थ सं. 9 में लादे जाते हैं ताकि ईएलटी योजना उन पोतों पर भी लागू की जा सके। यह इस आधार पर है कि ईएलटी योजना बर्थ सं. 9 (एमओएचपी) में लादे गए सभी पोतों पर लागू है।
	(ख). स्पष्ट करें कि ईएलटीएस योजना से होने वाली आय लागत विवरण में किस प्रकार ली जाती है। पिछले प्रशुल्क संशोधन के दौरान, एमओएचपी को सलाह दी गई थी कि वह ईएलटीएस से होने वाली आय और उत्पादकता में सुधार के लिए हुए प्रोत्साहक व्यय के लिए अलग खाता व्यवस्थित करें ताकि उत्पादकता सुधार के परिणाम के रूप में पत्तन पर निवल प्रभाव की स्पष्ट तस्वीर दिखाई दे। कृपया इस संबंध में पिछले तीन वर्षों के लिए एमओपीटी द्वारा व्यवस्थित किए गए पृथक खाता के ब्योरे और भविष्य के लिए उपयुक्त अनुमान भेजें।	(ख). ईएलटी योजना के अंतर्गत अर्जित अनुपूरक आय को अलग से परिगणित किया गया है। पिछले पाँच वर्षों के लिए भेजे गए ब्योरे नीचे तालिकाबद्ध किए गए हैं : (रूपए लाखों में)

वर्ष	अनुपूरक बर्थ किराया और लंगरगाह प्रभार	एमओएचपी स्टॉफ को भुगतान किया गया प्रोत्साहन	निवल
2001-2002	203.61	197.98	5.63
2002-2003	204.5	207.44	-2.84
2003-2004	243.86	206.21	37.65
2004-2005	-122.18	235.2	-113.02
2005-2006	144.28	212.82	-68.54

(7).	**खंड घ–I - पोत को जल की आपूर्ति के लिए प्रभार और II – टगों के उपयोग के लिए प्रभार :**	
(i).	जल प्राप्ति की लागत में वृद्धि और इस तथ्य के आलोक में कि संपूर्ण पत्तन केवल 1 प्रतिशत घाटा दर्शाता है, के संदर्भ में पोतों को जल की आपूर्ति के लिए प्रभारों में 20 प्रतिशत की वृद्धि प्रस्तावित करने का औचित्य सिद्ध करें। इसी प्रकार, पत्तन के समग्र घाटे के संदर्भ में टगों के प्रभारों में 20 प्रतिशत की प्रस्तावित वृद्धि का औचित्य सिद्ध करें।	इस उप–गतिविधि के अंतर्गत ऊर्ध्वमुखी संशोधन के लिए कारण पहले ही स्पष्ट किए जा चुके हैं।
(8).	**भाग-II – कार्गो संबंधी प्रभार – खंड क – घाटशुल्क प्रभार :**	
(i).	प्रहस्तन की लागत संशोधित प्रशुल्क दिशा–निर्देशों के खंड 4.2.2 में यथा निर्धारित कार्गो के प्रहस्तन और भंडारण के समय अपेक्षित विशेष संभाल के आधार पर घाटशुल्क प्रभार प्रस्तावित करें। यह स्पष्ट करते हुए एक संक्षिप्त टिप्पणी भी भेजें कि प्रस्तावित घाटशुल्क अनुसूची संशोधित दिशा–निर्देशों के विनिर्दिष्टों का किस प्रकार संतुष्ट करती है।	संशोधित प्रशुल्क दिशा–निर्देशों के पैरा 4.2.2 के अनुसार, यथामूल्य घाटशुल्क दरें अधिकतम 5 वर्षों की अवधि में चरणबद्ध तरीके से समाप्त कर दी जाएंगी, इसके बाद सभी कार्गो मदों के लिए दरें प्रहस्तन की लागत और कार्गो के प्रहस्तन और भंडारण के दौरान अपेक्षित विशेष संभाल के आधार पर निर्धारित की जाएंगी। तदनुसार, ब्रेक बल्क कार्गो के लिए निर्धारित घाटशुल्क को हटाने का प्रस्ताव किया गया है। लागत विवरण के अनुसार कार्गो प्रहस्तन की गतिविधि और भंडारण प्रभार अधिशेष स्थिति में हैं और इसलिए इस उप–गतिविधि के लिए ऊर्ध्वमुखी संशोधन प्रस्तावित नहीं किया गया है।
(ii).	(क). बर्थ सं. 7 में कोयला/कोक प्रहस्तन के लिए धूल निवारण प्रणाली संबंधी रू0 2.15 प्रति टन की वसूली बढ़ाने के प्रस्ताव के संदर्भ में, कृपया पुष्टि करें कि पत्तन इस बर्थ विशेष पर भी धूल निवारण संबंधी सेवा प्रदान कर रहा है।	(क). प्रस्तावित दरमान में जरूरी संशोधन कर दिए गए हैं।

	(ख). कृपया पिछल दो वर्षों में यह सेवा प्रदान करने पर आई वास्तविक लागत के संदर्भ में रू0 2.15 प्रति टन की प्रस्तावित दर का औचित्य सिद्ध करने के लिए, वर्ष 2006–07 से 2008–09 में प्रहस्तित/प्रहस्तन के लिए प्रस्तावित कोयला/कोक की मात्रा पर धूल निवारण प्रणाली के प्रचालन की लागत का विस्तृत परिकलन भेजें।	(ख). पत्तन कोयला और कोक प्रहस्तन के कारण होने वाले धूल प्रदूषण को नियंत्रित/कम करने के लिए बर्थों में धूल निवारण की सेवाएं प्रदान कर रहा है। कोयला/कोक के लिए रू0 2.15 प्रति टन की प्रभार्य दर टीएएमपी द्वारा इसके दिनांक 8 जुलाई, 2003 के आदेश द्वारा मंजूर की गई थी। यह लेवी "प्रदूषण के लिए अदा करें" सिद्धांत पर और धूल प्रदूषण रोकने के लिए पत्तन द्वारा किए गए व्यय की वसूली के प्रयोजन से वसूल की जाती है। यह लेवी उस समय प्रचालन की लागत और प्रहस्तित कोयला/कोक की मात्रा पर विचार करते हुए निर्धारित की गई थी। पिछले दो वर्षों के दौरान पत्तन ने धूल निवारण पर क्रमशः रू0 28.75 लाख और रू0 23.71 लाख की राशि व्यय की है जबकि कोयला और कोक से रू0 33.75 लाख और रू0 26.01 लाख प्राप्त हुए थे।
(iii).	ब्रेक बल्क कार्गो के लिए घाटशुल्क दर की वर्तमान अनुसूची हटाने के कारण स्पष्ट करें। कृपया घाटशुल्क दर स्पष्ट करें जो ब्रेक बल्क कार्गो के लिए लागू होगी। यथामूल्य आधार और वसूल किए जाने के लिए प्रस्तावित घाटशुल्क दर पर आधारित वर्तमान लेवी के संदर्भ में प्रत्येक कार्गो मद का संक्षिप्त विश्लेषण भी भेजें।	ब्रेक बल्क कार्गो के लिए घाटशुल्क दर को संशोधित प्रशुल्क दिशा–निर्देशों के पैरा 4.2.2 के अनुपालन में हटाने का प्रस्ताव किया गया है।
(iv).	इस विशेष उप–गतिविधि के लागत विवरण में अधिशेष/घाटा स्थिति के संदर्भ में, बर्थ सं. 9 में प्रहस्तित लौह अयस्क और गुटिकाओं के लिए अनुसूची IV में 15 प्रतिशत की प्रस्तावित वृद्धि का औचित्य सिद्ध करें।	उप–गतिविधि "एमओएचपी में प्रहस्तित लौह अयस्क" का लागत विवरण 21 प्रतिशत की मांग दर दर्शाता है परंतु विचाराधीन अनुवर्ती वर्षों के दौरान अधिक यातायात की उम्मीद में 15 प्रतिशत ऊर्ध्वमुखी संशोधन का प्रस्ताव किया गया है।
(9).	**खंड ख – कंटेनर प्रहस्तन प्रभार :**	
(i).	हमारे आदेश सं. टीएएमपी/4/2004/सामान्य दिनांक 7 जनवरी, 2005 और दिनांक 15 जनवरी, 2005 के अनुवर्ती संशोधन के अनुसार, कंटेनरों के प्रहस्तन के लिए पृथक रियायती दर निर्धारित करें।	टीएएमपी आदेश के अनुसार तटीय कंटेनरों के प्रहस्तन के लिए रियायती दरों संबंधी उपबंध दरमान में सामान्य निबंधन और शर्तें के अधीन टिप्पणी सं. (viii) में निर्धारित किए गए हैं।
(ii).	कंटेनरों के लिए प्रस्तावित समेकित प्रहस्तन प्रभारों के अंतर्गत प्रदान की गई सेवाएं दरमान में स्पष्ट रूप से निर्धारित की जाएं।	कंटेनर के लिए समेकित प्रहस्तन प्रभारों में कंटेनर के लिए घाटशुल्क सहित कंटेनरबद्ध कार्गो पर घाटशुल्क शामिल है। इस संबंध में एक टिप्पणी प्रस्तावित दरमान में शामिल किया गया है।
(iii).	आयात/निर्यात दोनों मामले में निःशुल्क दिवसों की अनुमति है जिसके बाद भंडारण प्रभार प्रभार्य हैं। यह सिद्धांत सभी महापत्तनों पर अनुसरण किया जाता है। अन्य महापत्तनों में अनुसरित सामान्य पद्धति और संशोधित प्रशुल्क दिशा–निर्देशों के खंड 5.8.1 में निर्धारण के अनुसार, निःशुल्क अवधि रविवारों और पत्तन के अकार्य–दिवसों को छोड़कर होनी चाहिए।	निःशुल्क दिवस अर्थात आयात के लिए 3 दिन और निर्यात के लिए 7 दिन दरमान में खंड ग "शैडों, भंडागारों आर घाटों के लिए स्थानांतरण प्रभार" के अधीन टिप्पणी सं. 2 (i) में पहले ही निर्धारित किए गए हैं।

(iv).	संशोधित प्रशुल्क दिशा–निर्देशों में निर्धारित सिद्धांत से यह निम्नलिखित शर्त शामिल करें कि पत्तन पर, आरोप्य विलंबों के लिए प्रयोक्ताओं को अदा नहीं करना होगा : *"कंटेनर पर भंडारण प्रभार उस अवधि के लिए नहीं लिया जाएगा जब प्रयोक्ता द्वारा अनुरोध किए जाने पर एमओपीटी कंटेनर की सुपुर्दगी/नौभरण की स्थिति में न हो।"* यही शर्त विलंब प्रभार संबंधी अनुसूची के अंतर्गत एक टिप्पणी के रूप में कार्गो के लिए भी शामिल की जाए।	उक्त शर्त प्रस्तावित दरमान में खंड ग – "शैडों, भांडागारों और घाटों के लिए प्रभार" और विलंब प्रभार के अधीन भी शामिल की गई है।
(v).	कृपया यह शर्त शामिल करें कि यदि प्रचालन क्षेत्र प्रयोक्ताओं को पट्टे पर दिया जाता है तो संशोधित प्रशुल्क दिशा–निर्देशों के खंड 4.6 के अनुसार कंटेनरों पर दोबारा भंडारण प्रभार प्रभार्य नहीं होगा। यही शर्त कार्गो पर विलंब शुल्क संबंधी अनुसूची में भी शामिल की जाए।	उक्त शर्त प्रस्तावित दरमान में खंड [illegible] शैडों, भांडागारों और घाटों के लिए भंडारण प्रभार" और विलंब प्रभारों के अधीन भी शामिल की गई है।
(10).	**खंड–ग – शैडों, भांडागारों और घाटों के लिए भंडारण प्रभार :**	
(i).	शैडों, भांडागारों और घाटों में 20 प्रतिशत वृद्धि प्रस्तावित करने के लिए इस तथ्य के आलोक में कारण स्पष्ट करें कि यद्यपि यह गतिविधि भारी घाटे में है परंतु अन्य गतिविधियों से इसकी प्रति–अनुपूर्ति की जाती है और संपूर्ण पत्तन केवल 1 प्रतिशत घाटा दर्शाता है। इसी प्रकार, भूमि किराया/विलंब प्रभारों में 10 प्रतिशत की प्रस्तावित वृद्धि का औचित्य सिद्ध करें।	उप–गतिविधि "भांडागारण" पिछले कई वर्षों से घाटे में है। यह 259 प्रतिशत घाटा दर्शाता है जबकि केवल 20 प्रतिशत ऊर्ध्वमुखी संशोधन प्रस्तावित किया गया है। कार्गो के भंडारण के लिए भांडागारण प्रमुख गतिविधि कार्गो प्रहस्तन भंडारण, जोकि अधिशेष स्थिति में है, की समर्थक सुविधा है। जैसाकि पहले कहा गया है कि प्रति–अनुपूर्ति प्रमुख गतिविधियों के भीतर दी जाए।
(ii).	पिछले प्रशुल्क संशोधन के दौरान, एमओपीटी को पत्तन के समीप अन्य भांडागारों में प्रचलित दरों पर विचार करते हुए इस गतिविधि के अधीन प्रभार्य प्रशुल्क की समीक्षा करने की सलाह दी गई थी। कृपया पत्तन द्वारा की गई इस समीक्षा का परिणाम भी भेजें।	टीएएमपी द्वारा दी गई सलाह अनुसार, पत्तन के समीप में अन्य भांडागारों में प्रभार्य प्रशुल्क से तुलना नहीं की गई थी क्योंकि पत्तन के समीप में ऐसी भंडारण सुविधाएं उपलब्ध नहीं हैं। मुरूगांव पतन के समीप में अन्य भांडागार केंद्रीय भंडारण निगम और भारतीय खाद्य निगम के स्वामित्व वाले हैं। एफसीआई के गोदान निजी पार्टियों को आबंटित नहीं किए जाते हैं और इसलिए एफसीआई द्वारा किराया प्रभार निर्धारित नहीं किए गए हैं। सीडब्ल्यूसी के मामले किराया प्रभार निम्नवत् भेजे गए हैं : **(दर प्रति वर्ग मीटर)** **(i). ढका हुआ क्षेत्र में भंडारण :** (क). सामान्य कार्गो — रू0 107/– प्रति माह (ख). बंधित कार्गो — रू0 50/– प्रति सप्ताह **(ii). खुला क्षेत्र में भंडारण :** (क). बंधित कार्गो — रू0 33/– प्रति सप्ताह
(11).	**खंड–घ – कार्गो प्रहस्तन श्रमिक प्रभार :**	
(i).	हमारे आदेश सं. टीएएमपी/4/2004–सामान्य दिनांक 7 जनवरी, 2005 के अनुसार, ताप कोयला, पीओएल (कच्चा तेल सहित) लौह अयस्क गुट्टिकाओं को छोड़कर तटीय कार्गो के लिए और जलयान से घाट स्थानांतरण और घाट से भंडारण यार्ड/भंडारण यार्ड से घाट स्थानांतरण के लिए सभी प्रासंगिक प्रहस्तन प्रभारों पर सामान्य कार्गो/कंटेनर के लिए लागू प्रशुल्क के 60 प्रतिशत पर तटीय कंटेनरों के लिए पृथक रियायती दर निर्धारित करें।	इस बिंदु पर स्पष्टीकरण पहले ही भेजा जा चुका है।

(ii)	कृपया यह शर्त शामिल करें कि वानांतरण कंटेनर के लिए प्रहस्तन प्रभार की रियायती दर लदाई/उतराई चक्र में सामान्य प्रहस्तन प्रचालन के लिए प्रहस्तन प्रभारों के 1.5 गुना से अधिक नहीं होगी।	उक्त शर्त प्रस्तावित दरमान में खंड–घ – कार्गो प्रहस्तन और श्रमिक प्रभार के अधीन शामिल की गई है।
(iii)	क्र.सं. 18, 20, 21 और 22 में कंटेनर प्रहस्तन प्रभारों की वसूली की इकाई दरमान में स्पष्ट रूप से उल्लिखित की जाए।	क्र.सं. 18, 20, 21 और 22 में कंटेनर प्रहस्तन प्रभारों की वसूली की इकाई प्रहस्तित टीईयू की संख्या पर निर्धारित की गई है बशर्ते तत्संबंधी क्रम संख्या के अधीन न्यूनतम प्रभार। जब प्रहस्तित टीईयू की संख्या अधिक हो तो निर्धारित प्रति टीईयू दर कम होगी।
(iv)	इन दो माध्यमों द्वारा प्रदान की गई सेवाओं के लिए लागत में भिन्नता के संदर्भ में हस्तचालन और फोर्क–लिफ्ट से कंटेनर को भरने/खाली करने के लिए प्रस्तावित भिन्न–भिन्न प्रभारों का औचित्य सिद्ध करें।	हस्तचालन से कंटेनर की भराई/खाली करने के लिए श्रमिकों की लागत अधिक है, चूंकि मैनिंग मान 8 के अनुसार श्रमिकों को हस्तचालन से भराई/खाली करने के लिए इस्तेमाल किया जाता है, फोर्क–लिफ्ट से कंटेनर की भराई/खाली करने के दौरान, मैनिंग मान केवल 4 श्रमिक हैं। इसलिए इस प्रचालन की लागत कम है।
(v)	पोतों से कंटेनर की लदाई/पोतों में कंटेनर को खाली करने के लिए अलग–अलग प्रभार प्रस्तावित करने के कारण इस तथ्य के आलोक में स्पष्ट करें कि कंटेनर प्रहस्तन के लिए पृथक समेकित प्रभार इस अध्याय में खंड ख में निर्धारित हैं। पुष्टि करें कि समान सेवा उपलब्ध कराने के लिए प्रभार्य प्रशुल्क को दोहराया नहीं जाएगा।	कंटेनर प्रहस्तन प्रचालन पर दोगुना प्रशुल्क नहीं है। कंटेनरों के प्रहस्तन के लिए समेकित प्रभार कंटेनरबद्ध कार्गो पर घाटशुल्क में अध्याय 'ख' के अंतर्गत निर्धारित किए गए हैं जबकि सीएचएलडी लेवी खंड 'घ' "कंटेनर प्रहस्तन प्रभार" के अधीन निर्धारित की गई है।
(12)	**भाग–III – खंड ग – फुटकर प्रभार :**	
(i)	अनुसूची 1 के अधीन क्र.सं. 2, 3 और 4 में कार्गो प्रहस्तन उपस्कर के लिए प्रस्तावित किराया प्रभारों की वसूली की इकाई, किसी विसंगति से बचने के लिए '8 घंटों की प्रति पाली' के स्थान पर '8 घंटों की प्रति पाली अथवा उसका भाग' आधार पर निर्धारित करें।	4 घंटों की प्रत्येक माँग के लिए न्यूनतम प्रभार, किसी प्रकार की विसंगति से बचने के लिए, खंड 'ग' – "फुटकर प्रभार" के अधीन क्र.सं. 2,3 और 4 में कार्गो प्रहस्तन उपस्कर के लिए प्रस्तावित दरमान में निर्धारित किए गए हैं। बर्थ सं. 1 से 5 में प्रचालन कार्य करने वाली घाट क्रेनें पत्तन के पास नहीं है। ये क्रेनें 6 वर्ष पहले ही हटा दी गई थीं और इस प्रकार इन्हें पत्तन के पूंजी प्रखंड से पहले ही हटाया जा चुका है और नियोजित पूंजी के लिए इसपर विचार नहीं किया गया है।
(ii)	जब पत्तन से 24 घंटे कार्य करने की अपेक्षा की जाती है तो यह समझ से परे है कि स्टॉफ के लिए समयोपरि प्रभार अलग–से प्रभार्य क्यों होंगे। पिछले दो वर्षों में समयोपरि के लिए स्टॉफ तैनात किए जाने की घटनाओं की संख्या और इस पर आई लागत दर्शाएं। वे परिस्थितियां भी दर्शाएं जिनके अंतर्गत इसके स्टॉफ को समयोपरि पर तैनात किया जाएगा।	जैसाकि इस प्राधिकरण द्वारा अभिमत दिया गया है, उक्त टिप्पणी को प्रस्तावित दरमान से हटा दिया गया है।

<table>
<tr><td>IV.</td><td colspan="2">एक बार की पेंशन देयता को पूरा करने के लिए विशेष दरों की वसूली के लिए प्रस्ताव</td></tr>
<tr><td>(i).</td><td>जीवनांकिक मूल्यनिरूपण सहित पेंशन निधि देयता 31 मार्च, 2006 तक अधुनातन करें जिसके मई, 2006 से अंत तक प्राप्त होने की आशा है। 31 मार्च, 2006 को वास्तविक पेंशन निधि और पेंशन देयता भेजें।</td><td>(क). जीवन अवधि को प्रदान किए गए पर्याप्त चिकित्सा ध्यान और हेल्थ केअर में जहां एक ओर वृद्धि होने से वहीं दूसरी ओर पेंशन न्यास निधि के निवेशों पर ब्याज की दर गिरने से, पेंशन संबंधी अतिरिक्त देयता को पूरा करने के लिए निधि के संग्रह को और बढ़ाए जाने की आवश्यकता है।
(ख). एलआईसी द्वारा दी गई दिनांक 29 नवम्बर, 2004 की रिपोर्ट में केवल उस समय के मौजूदा कर्मचारी शामिल हैं और इस पत्तन द्वारा यह निर्णय किया गया था कि वह मौजूदा पेंशनरों के लिए भी पेंशन देयता के जीवनांकिक मूल्यनिरूपण प्राप्त करने के लिए एलआईसी के पास जाए।
(ग). पेंशन देयता का संशोधित परिकलन निम्नवत् है :

(रूपए करोड़ों में)
<table><tr><td>एलआईसी रिपोर्ट के अनुसार 31 मार्च, 2006 को पेंशन देयता का जीवनांकिक मूल्यनिरूपण</td><td>328.72</td></tr><tr><td>घटाएं : 31 मार्च, 2006 को संचित निधियां</td><td>120.62</td></tr><tr><td>31 मार्च, 2006 को शेष देयता</td><td>208.10</td></tr><tr><td>घटाएं : वर्ष 2006–07 से 2008–09 के लिए निधि शेष पर 6.5 प्रतिशत ब्याज</td><td>25.07</td></tr><tr><td>5 वर्षों में वसूल की जाने वाली शेष पेंशन निधि</td><td>183.03</td></tr><tr><td>5 वर्षों के लिए प्रति वर्ष वसूली</td><td>36.00</td></tr></table>
तदनुसार, पेंशन देयता के संशोधित परिकलन के आधार पर इसने पहले प्रस्तावित 10 प्रतिशत के स्थान पर 21 प्रतिशत की विशेष दर प्रस्तावित की है।</td></tr>
<tr><td>(ii).</td><td>तीन वर्षों 2006–07 से 2008–09 के दौरान संभवतः अर्जित होने वाले ब्याज को भी पेंशन देयता पर पहुंचने के लिए विचार किया जाए।</td><td>वर्तमान में पत्तन टर्मिनलों लाभों पर व्यय को सामान्य निधि से पूरा कर रहा है। इस खाते पर कुल बर्हिगम लगभग रू0 19 करोड़ वार्षिक है। पेंशन न्यास निधि के निवेशों पर अर्जित ब्याज से पेंशन भुगतान संबंधी बढ़ते व्यय को पूरा करने के लिए एक विस्तृत पेंशन न्यास गठित करने का निर्णय लिया गया है। इस प्रकार, संचित शेष पर 6.50 प्रतिशत वार्षिक ब्याज की गणना करने के पश्चात, पेंशन निधि तीन वर्षों 2006–07 से 2008–09 के लिए रू0 25.07 करोड़ अर्जित करेगी और इससे निवल घाटा रू0 183.04 करोड़ हो जाएगा।</td></tr>
<tr><td>(iii).</td><td>पेंशन लेवी के % पर पहुंचने के लिए सुविचारित कार्गो प्रहस्तन और भंडारण (सीएचएलडी गतिविधि को छोड़कर), पत्तन और गोदी सुविधाओं तथा संपदा किरायों के लिए आय अनुमान लागत विवरण में सुविचारित आय अनुमानन से मेल नहीं खाते हैं। इस लेवी के प्रयोजन से छोड़ी गई आय अलग–से दर्शाई जाए। कृपया मिलान और यह सुनिश्चित करें कि सभी आँकड़े लागत विवरण में सुविचारित आय अनुमानों और आर.ई./बी.ई. आँकड़ों से भी ठीक प्रकार मिलाए गए हैं।</td><td>फार्म III (क) के अनुसार कुल आय दर्शाते हुए मिलान विवरण और पेंशन लेवी के परिकलन के लिए सुविचारित आय भेजी गई है। यह विशेष लेवी 5 वर्षों की विशेष अवधि के लिए, 2 वर्षों के पश्चात समीक्षा किए जाने की शर्त पर, प्रस्तावित की गई है।</td></tr>
</table>

(iv).	सीएचएलडी लेवी, मध्यप्रवाह में प्रहस्तित कार्गो पर घाटशुल्क और प्राथमिकता पर लदाई आर अपटोपिंग से प्रभारों को पेंशन देयता की वसूली के लिए प्रस्तावित विशेष लेवी से अलग रखने का प्रस्ताव करने के कारण स्पष्ट करें।	उप–गतिविधियां अर्थात सीएचएलडी लेवी, मध्यप्रवाह में कार्गो प्रहस्तन पर घाटशुल्क, प्राथमिकता और अपटोपिंग के लिए प्रभारों को इन गतिविधियों में अधिशेष स्थिति के मद्देनज़र प्रस्तावित विशेष पेंशन लेवी के परिदृश्य से अलग रखा गया है।
(v).	वर्तमान प्रशुल्क और प्रस्तावित प्रशुल्क स्तर पर वर्ष 2006–07 से 2008–09 के लिए प्रस्तावित लेवी पर पेंशन निधि में अनुमानित अंशदान विस्तृत परिकलन सहित दर्शाएं।	कोई जवाब नहीं दिया गया है।
(vi).	यह सुनिश्चित किया जाना चाहिए कि विशेष दर, यदि लागू की जाती है, जीवनांकिक मूल्यनिरूपण पर आधारित पेंशन अंशदान की वसूली पर समाप्त कर दी जाएगी। इस प्रयोजन से अलग–से व्यवस्थित खाता शीर्ष की नियमित समीक्षा किए जाने की आवश्यकता है। पत्तन इस संबंध में उपयुक्त अनुश्रवण पद्धति का सुझाव दे सकता है।	संशोधित परिकलन के मद्देनज़र, टीएएमपी को हमारे पूर्ववर्ती अनुरोध में प्रस्तावित 10 प्रतिशत के स्थान पर 21 प्रतिशत की प्रस्तावित पेंशन लेवी में और वृद्धि करने पर विचार करना होगा। पेंशन लेवी का परिकलन और उसपर विस्तृत कार्यवाही भेजी गई है।

5. इस मामले में संयुक्त सुनवाई 5 जुलाई, 2006 को आयोजित की गई थी। इस संयुक्त सुनवाई में, एमओपीटी और संबद्ध प्रयोक्ताओं ने अपने निवेदन प्रस्तुत किए।

6.1. जैसाकि संयुक्त सुनवाई में निर्णय लिया गया था, एमओपीटी ने सूचित किया है कि पत्तन ने जीएमओईए से मांगी गई प्रासंगिक सूचना भेज दी है। एमओपीटी ने यह भी सूचित किया है कि इस प्रस्ताव के संदर्भ सभी मुद्दों पर चर्चा करने और उनका समाधान निकालने के लिए उसने जीएमओईए के साथ एक बैठक की है। उक्त बैठक के कार्यवृत्त भी पुष्टि करते हैं कि एमओपीटी ने सभी अपेक्षित सूचना जैसे– अतिरिक्त पूंजी परिसंपत्तियां, परिसंपत्ति रजिस्टर, आंकड़ों का मिलान आदि जीएमओईए को भेजी हैं। जीएमओईए ने एमओपीटी द्वारा भेजे गए अनुपूरक आंकड़ों का विश्लेषण किया है और इसपर आगे निवेदन किए हैं। प्रत्युत्तर में एमओपीटी ने जीएमओईए द्वारा की गई टिप्पणियों पर स्पष्टीकरण भेजा है।

6.2. एमओपीटी द्वारा जुलाई, 2006 में दाखिल किया गया संशोधित लागत विवरण प्रत्येक गतिविधि/उप–गतिविधि में सकल प्रखंड में वृद्धि के लिए एस्क्रो खाता शेष की उपयोगिता योजना नहीं दर्शाता है। एमओपीटी ने बाद में स्पष्ट किया है कि एस्क्रो खाता वर्ष 2006–07 से शुरू किया गया था। इसने उप–गतिविधि "एमओएचपी में अयस्क का प्रहस्तन" के अंतर्गत वर्ष 2006–07 में दो खाली करने वाली बार्ज को बदलने के लिए एस्क्रा खाता शेष से रू0 1600 लाख नियोजित करने का प्रस्ताव किया है। उप–गतिविधि "सामान्य कार्गो" के अंतर्गत खाता में ली जाने वाली बीओओटी प्रचालक से प्राप्त रॉयल्टी एमओएचपी गतिविधि से की गई है क्योंकि इस गतिविधि की परिसंपत्तियों को निधियित करने के लिए एस्क्रो खाता शेष इस्तेमाल करने का प्रस्ताव किया गया है। तदनुसार, एमओएचपी गतिविधि का संशोधित लागत विवरण 38 प्रतिशत घाटा दर्शाता है। चूंकि एस्क्रो खाता की संपूर्ण राशि इस्तेमाल करने का 5 वर्षों का पहला चरण केवल वर्ष 2009–2010 के दौरान समाप्त हो जाएगा जोकि विचाराधीन प्रशुल्क संशोधन प्रस्ताव से परे है, इसलिए इसने इस प्रशुल्क संशोधन प्रस्ताव में संपूर्ण एस्क्रो खाता के नियोजन पर स्वतः विचार करने का अनुरोध किया है।

7. इस मामले में विचार–विमर्श संबंधी कार्यवाहियां इस प्राधिकरण के कार्यालय के अभिलेखों में उपलब्ध है। प्राप्त हुई टिप्पणियों और संबद्ध पक्षों द्वारा दिए गए तर्कों का सार प्रासंगिक पक्षों को अलग–से भेजा जाएगा। ये ब्यौरे हमारी वेबसाइट http://tariffauthority.gov.in पर भी उपलब्ध है।

8. इस मामले पर कार्यवाही के दौरान एकत्रित की गई समग्र सूचना के संदर्भ में, निम्नलिखित स्थिति प्रकट होती है :

(i) मुरूगांव पत्तन न्यास (एमओपीटी) के वर्तमान दरमान उस समय प्रचलित प्रशुल्क दिशा–निर्देशों के अनुसार दो वर्ष की प्रशुल्क वैधता अवधि के साथ सितम्बर, 2002 में अधिसूचित किए गए थे। तदनुसार, एमओपीटी ने अपने दरमान में संशोधन के लिए अगस्त, 2004 में एक बृहत् प्रस्ताव दाखिल किया था। इस प्रस्ताव पर विचार किए जाने से पहले ही, सरकार ने मार्च, 2005 में संशोधित प्रशुल्क दिशा–निर्देशों की घोषणा कर दी और इसलिए एमओपीटी को सलाह दी गई थी कि वे संशोधित प्रशुल्क दिशा–निर्देशों के अनुसार अपने प्रस्ताव की समीक्षा करें।

(ii) वर्ष 2005–06 के दौरान एमओपीटी द्वारा प्रहस्तित वास्तविक यातायात 31.69 मिलियन मीट्रिक टन (एमएमटी) बताया गया है। इसी के अनुसार, पत्तन का समग्र यातायात वर्ष 2006–07 के लिए 34.58 एमएमटी, वर्ष 2007–08 के लिए 35.2 एमएमटी और वर्ष 2008–09 के लिए 35.90 एमएमटी कल्पित किया गया है। एमओपीटी ने स्पष्ट किया है कि मंत्रालय ने वर्ष 2005–06 के लिए 34 एमएमटी का लक्ष्य निर्धारित किया था परंतु पत्तन वर्ष 2005–06 के दौरान 31.69 एमएमटी ही प्राप्त कर सका था जोकि निर्धारित लक्ष्य से लगभग 7 प्रतिशत कम था।

पिछला रूख पिछले वर्षों के तदनुरूप वर्ष 2004–05 और 2005–06 में क्रमशः 2.3 प्रतिशत और 1.4 प्रतिशत की यातायात वृद्धि, बीओओटी प्रचालक द्वारा प्रहस्तित यातयात को छोड़कर, दर्शाता है।

बीओओटी प्रचालक अर्थात् मै0 साऊथ वेस्ट पोर्ट लिमिटेड द्वारा पत्तन में प्रहस्तित कार्गो को छोड़कर, पत्तन का यातायात वर्ष 2005–06 के लिए 28.93 एमएमटी प्रतिवेदित किया गया है। केवल एमओपीटी द्वारा प्रहस्तित किया जाने वाला यातायात का अनुवर्ती वर्षों 2006–07 से 2008–09 के लिए क्रमशः 30.19 एमएमटी, 30.20 एमटी और 30.90 एमएमटी तक अनुमान लगाया गया है।

एमओपीटी ने पिछले वर्ष के वास्तविक यातायात को ध्यान में रखकर वर्ष 2006–07 के लिए 4.3 प्रतिशत यातायात वृद्धि का अनुमान लगाया है। वर्ष 2007–08 के लिए यातायात में किसी वृद्धि का अनुमान नहीं लगाया गया है और वर्ष 2008–09 के लिए 2.3 प्रतिशत यातायात वृद्धि का अनुमान लगाया गया है। एमओपीटी ने स्पष्ट किया है कि बीओओटी प्रचालक के 5 एमएमटी सहित पत्तन की प्रहस्तन क्षमता 29.5 एमएमटी है और इसलिए यह यातयात अनुमानन उपयुक्त है।

एमओपीटी द्वारा किए गए निवेदन के मद्देनज़र और इस बात को मानते हुए भी कि वर्ष 2006–07 के लिए यातायात अनुमान बजट अनुमानों में सुविचारित अनुमानों से मेल खाते हैं, यह प्राधिकरण इस विश्लेषण के प्रयोजन से वर्ष 2006–07 के लिए यातायात अनुमानों पर विश्वास करता है।

किन्हीं अन्य विश्वसनीय आँकड़ों के अभाव में और इस बात को मानते हुए भी कि एमओपीटी द्वारा दिए गए यातायात अनुमानों पर एसडब्ल्यूपीएल और प्रयोक्ता संगठनों में से किसी ने भी इसपर कोई आपत्ति नहीं की है, यह प्राधिकरण इस विश्लेषण के प्रयोजन से भी वर्ष 2007–08 और 2008–09 के लिए एमओपीटी द्वारा दिए गए यातायात अनुमानों पर विश्वास करता है।

तथापि, गलत अनुमानन के कारण यदि एमओपीटी को कोई अनावश्यक लाभ होना पाया जाता है तो संशोधित प्रशुल्क दिशा–निर्देशों के अनुसार प्रशुल्क की अगली समीक्षा के समय प्रशुल्क में इसका समायोजन किया जाएगा।

(iii) एमओपीटी को बीओओटी प्रचालक मै0 साऊथ वेस्ट पोर्ट लिमिटेड (एसडब्ल्यूपीएल) से राजस्व हिस्सा प्राप्त होता है। इस राजस्व हिस्से को पहले सामान्य कार्गो प्रहस्तन गतिविधि के अंतर्गत आय के रूप में लिया गया था।

संशोधित प्रशुल्क दिशा–निर्देशों के खंड 2.8.3 की अपेक्षानुसार महापत्तनों को निजी प्रचालक से प्राप्ति–योग्य रॉयल्टी/राजस्व हिस्सा के संदर्भ में एक पृथक एस्क्रो खाता सृजित करना होता है। इस संबंध में सरकारी नीति दिशा–निर्देशों के बारे में उल्लेख किए जाने पर, एमओपीटी ने एक पृथक एस्क्रो खाता सृजित और व्यवस्थित करने का निर्णय लिया है। पत्तन ने पुष्टि की है कि उनके पास कोई अधिशेष लेबर नहीं है। चूंकि इसे राजस्व हिस्सा आय से अधिशेष लेबर की लागत पूरी करने की जरूरत नहीं पड़ेगी, इसलिए पत्तन ने एसडब्ल्यूपीएल से वर्ष 2006–07 से 2008–09 के लिए प्राप्ति–योग्य संपूर्ण राजस्व हिस्सा रू0 12 करोड़ प्रतिवर्ष सहित पिछले दो वर्षों के दौरान प्राप्त राजस्व हिस्सा रू0 4.07 करोड़ और रू0 7.10 करोड़ को एस्क्रो खाता में स्थानांतरित करने का प्रस्ताव किया है। एमओपीटी ने प्रत्येक वर्ष के अंत में एस्क्रो खाता में उपलब्ध शेष राशि को तत्संबंधी वर्षों 2005–06 से 2008–09 के लिए पूंजीगत व्यय में अतिरिक्त अनुमान को पूरा करने के लिए इस्तेमाल करने का प्रस्ताव किया है। एमओपीटी द्वारा दिया गया राजस्व हिस्से का निरूपण संशोधित प्रशुल्क दिशा–निर्देशों के खंड 2.8.3 के अनुसार सही पाया गया है और इसलिए इसे स्वीकार किया गया है। राजस्व हिस्सा को आय अनुमानन से अलग रखने के विरूद्ध जीएमओईए का तर्क प्रशुल्क दिशा–निर्देशों में इस बारे में उपलब्ध विशिष्ट उपबंध के अनुसार नहीं है।

हालांकि एमओपीटी ने इस संबंध में समेकित संशोधित लागत विवरण में अपेक्षित समायोजन किया है परंतु इसने अपने पिछले प्रस्ताव में प्रासंगिक गतिविधि–वार विवरणों में कोई तदनुरूपी समायोजन नहीं किया गया था। तत्पश्चात, संशोधित लागत विवरण में, बीओओटी प्रचालक से प्राप्ति–योग्य राजस्व हिस्से को इस आधार पर एमओएचपी गतिविधि से अलग रखा गया है कि एस्क्रो खाता शेष को इस उप–गतिविधि की परिसंपत्तियों में वृद्धि किए जाने के लिए इस्तेमाल किए जाने का प्रस्ताव किया गया है।

एमओपीटी ने स्वीकार किया है कि राजस्व हिस्सा आय सामान्य कार्गो गतिविधि में मान्यता प्राप्त है। चूंकि आय को सामान्य कार्गो गतिविधि में शामिल किया गया है, इसलिए इसे केवल एमओएचपी गतिविधि से अलग रखने का कोई कारण नहीं है।

प्रासंगिक उप–गतिविधियों अर्थात् कार्गो प्रहस्तन गतिविधि के अधीन सामान्य कार्गो का लागत विवरण एसडब्ल्यूपीएल से प्राप्ति–योग्य राजस्व हिस्सा को अलग रखकर इस प्रकार उपयुक्त ढंग से समायोजित किया गया है कि वह पत्तन के लिए समेकित लागत विवरण में दिखाई दे।

(iv) एमओपीटी के परिकलन के अनुसार, संपदा गतिविधि का लागत विवरण वर्ष 2006–07 से 2008–09 की प्रचालन आय का 13 प्रतिशत औसत घाटा स्थिति दर्शाता है। इस प्राधिकरण का सदैव यह मानना रहा है कि पत्तन संपदा का आशानुरूप और व्यावसायिक रूप से दोहन किया जाना चाहिए ताकि संपदा राजस्व पत्तन की मुख्य गतिविधि को अनुपूरक कर सके। वर्ष 2005 के संशोधित प्रशुल्क दिशा–निर्देश भी इस स्थिति का मान्यता देते हैं।

जैसाकि पहले कहा गया है, संपदा किरायों में संशोधन मार्च, 2004 में जारी किए गए सरकारी दिशा–निर्देशों का अनुसरण करते हुए निर्धारित किया जाना चाहिए। तदनुसार, पत्तन इस संबंध में सरकारी दिशा–निर्देशों का अनुपालन करते हुए अपने संपदा किरायों में संशोधन के लिए एक पृथक प्रस्ताव दाखिल करने के लिए सहमत हो गया है। अतः लागत स्थिति, संपदा गतिविधि को छोड़कर, केवल अभ्यास मात्र के लिए प्रासंगिक है।

एमओपीटी द्वारा भेजे गए लागत विवरण अनुसार, रेलवे गतिविधि 5 प्रतिशत का घाटा दर्शाती है। चूंकि रेलवे प्रभार में संशोधन इस प्राधिकरण के क्षेत्राधिकार में नहीं आता है, इसलिए प्रशुल्क संशोधन के लिए इस गतिविधि को छोड़कर लागत स्थिति पर विचार किया गया है।

(v) डॉलर मूल्यवर्गित प्रशुल्क मदों के मामले में, पोत संबंधी आय के अनुमानन के दौरान विदेशी मुद्रा विनिमय दर रू0 44.10 लागू की गई है। प्रचलित विनिमय दर (इस मामले के विश्लेषण कार्य का समापन करते समय) लगभग रू0 45.73 है। एमओपीटी ने तर्क दिया है कि चूंकि विनिमय दर में अधोमुखी संशोधन के प्रभाव पर विचार करने के लिए कोई तरीका नहीं है, इसलिए अधुनातन विनिमय दर से होने वाली अतिरिक्त आय के वर्तमान स्तर पर विचार करने की आवश्यकता नहीं है।

प्रशुल्क दिशा–निर्देशों के खंड 2.5.1 में विनिर्दिष्ट किया गया है कि आय अनुमानन के समय विनिमय दर में भिन्नता पर अवश्य विचार किया जाना चाहिए। चूंकि वर्तमान विनिमय दर और एमओपीटी द्वारा सुविचारित विनिमय दर के बीच महत्वपूर्ण भिन्नता है, इसलिए डॉलर मूल्यवर्ग में होने वाली पोत संबंधी आय के मामले में इस विनिमय भिन्नता के कारण होने वाली संभावित अतिरिक्त आय को आय अनुमानन में लिया गया है।

इसके आश्वासन के बावजूद, एमओपीटी ने भंडारण प्रभारों से प्राप्त आय को सही ठहराने के लिए पत्तन का औसत विराम समय विश्लेषण नहीं भेजा है। इसने केवल यह बताया है कि यह आय उसके कुल राजस्व का नगण्य भाग है।

मौजूदा विनिमय दर दर्शाने के लिए आय अनुमानन में समायोजन किए जाने की शर्त पर, एमओपीटी द्वारा यथा अनुमानित प्रचालन लागत पर विचार किया गया है। यदि अगली समीक्षा के समय यह देखा जाता है कि वास्तविक आय यहां सुविचारित अनुमानों से काफी भिन्न है तो ऐसे गलत अनुमानन के कारण होने वाले लाभ को संशोधित प्रशुल्क दिशा–निर्देशों के अनुसार भविष्य में प्रशुल्क संशोधन/समीक्षा में समायोजित किया जाएगा।

(vi) (क). प्रबंधन और सामान्य उपरिव्यय, प्रचालन लागत के लगभग 45 प्रतिशत होते हैं। इस प्राधिकरण ने पिछले प्रशुल्क आदेश के समय पत्तन को इस शीर्ष के अंतर्गत व्यय की समीक्षा करने और लागत नियंत्रण तथा लागत में कमी के सही उपाय करने की सलाह दी गई थी। संशोधित प्रशुल्क दिशा–निर्देश भी पत्तन न्यासों से अपेक्षा करते हैं कि वे लागत कम करने के लिए कदम उठाए। एमओपीटी ने कोई विशिष्ट क्षेत्र चिह्नित नहीं किया है जिसमें इस शीर्ष के अंतर्गत लागत में कमी की गई हो, एमओपीटी ने केवल समग्र प्रति टन लागत की तुलना प्रस्तुत की है जाकि यातायात में वृद्धि से भी देय हो जाएगी। ऐसे उपरिव्यय पर लगाम लगाने का जीएमओईए का सुझाव, सभी पत्तनों तथा टर्मिनलों में व्यय की मद के लिए एकसमान मानक लागू करने के लिए विचार किए जाने योग्य है।

(ख) जैसाकि पिछले प्रशुल्क आदेश में सुझाव दिया गया है, नौवहन और आंतरिक उपभोग के लिए जल आपूर्ति पर होने वाले व्यय को विभाजित किया गया है और अलग–अलग उप–गतिविधियों पर प्रभारित तथा आंतरिक उपभोग पर जल आपूर्ति के लिए आरोप्य व्यय प्रबंधन तथा सामान्य उपरिव्यय माने गए हैं।

(ग) प्रशुल्क निर्धारण के लिए संशोधित दिशा–निर्देशों के अनुसार, व्यय अनुमान भारत सरकार द्वारा सभी वस्तुओं के लिए घोषित थोक मूल्य सूचकांक (डब्ल्यूपीआई) की मौजूदा गतिविधि के मामले में मूल्य में उतार–चढ़ाव के लिए समायोजित यातायात के अनुसार होना चाहिए। वित्तीय वर्ष 2005–06 के लिए डब्ल्यूपीआई 4.5 प्रतिशत बताया गया है। एमओपीटी ने अपने लागत अनुमानों में 5 प्रतिशत वार्षिक वृद्धि पर विचार किया है। तथापि, इसने भिन्न लागत पर यातायात वृद्धि का प्रभाव अलग–से नहीं दर्शाया है। यह हमारे नीचे दिए गए विश्लेषण में किया गया है।

प्रबंधन तथा सामान्य उपरिव्ययों सहित प्रचालन व्यय वर्ष 2006–07 के लिए 5.7 प्रतिशत वृद्धि कर अनुमानित किया गया है।

प्रबंधन और सामान्य उपरिव्यय अचल प्रकृति से अधिक अथवा कम है, इसलिए यातायात में वृद्धि से भिन्नता की संभावना नहीं है। इसी प्रकार, प्रचालन लागत के अंतर्गत सभी लागत तत्व भी यातायात में वृद्धि के अनुपात में भिन्न नहीं होंगे। जाँच करने पर, एमओपीटी ने बताया कि उसकी प्रचालन लागत का 48 प्रतिशत भिन्न रूप में है। एमओपीटी द्वारा भिन्न रूप में सूचीबद्ध सभी मदें, यह पाया गया है कि केवल ऊर्जा लागत तथा भंडारों का हिस्सा यातायात वृद्धि से प्रत्यक्ष रूप में आनुपातिक आधार पर भिन्न हो सकता है।

वर्ष 2006–07 के बी.ई. में अनुमानों के अनुसार, ऊर्जा और भंडारों की लागत प्रबंधन तथा सामान्य उपरिव्ययों सहित कुल प्रचालन लागत का लगभग 20 प्रतिशत हिस्सा है। यह परिवर्तनशील घटक यातायात वृद्धि के लिए समायोजित किया गया है, वर्ष 2006–07 के लिए अनुमान, इस प्रकार आधुनिकीकृत किया गया है कि कुल प्रचालन लागत (मूल्यह्रास को छोड़कर) में वृद्धि स्वीकार्य सीमा के भीतर हो। इस परिमितता का प्रभाव वर्ष 2006–07 के लिए प्रबंधन तथा सामान्य उपरिव्ययों के अंतर्गत दिखाई देता है।

(घ) प्रबंधन और सामान्य उपरिव्यों सहित प्रचालन व्यय का अनुमान पिछले वर्ष के अनुमानों पर वर्ष 2007–08 के लिए 5 प्रतिशत वृद्धि करके लगाया गया है।

एमओपीटी ने स्पष्ट किया है कि वर्ष 2007–08 के अनुमानों में जनवरी, 2007 से देय मजदूरी संशोधन के प्रभाव को शामिल किया गया है। वर्ष 2005–06 के लिए वेतनों और मज़दूरी का बिल लगभग रू0 58 करोड़ बताया गया है। इसने वर्ष 2007–08 से लगभग रू0 5 करोड़से रू0 6 करोड़ प्रतिवर्ष की अतिरिक्त देयता का अनुमान लगाया है। यह उनकी वेतन तथा मजदूरी लागत का लगभग 10 प्रतिशत बनता है। एमओपीटी द्वारा सुविचारित मजदूरी संशोधन के प्रभाव को हाल ही में विशाखापत्तनम पत्तन न्यास और न्यू मेंगलूर पत्तन न्यास के मामले में अनुमत्त ऐसे प्रावधान की सीमाओं के भीतर आंकना सही होगा।

मजदूरी संशोधन प्रभाव के समायोजन के पश्चात पाया गया कि वर्ष 2007–08 के लिए प्रचालन लागत तथा प्रबंधन एवं सामान्य उपरिव्यय के अनुमानों में वृद्धि 4.5 प्रतिशत से कम होगी और इसलिए वर्ष 2007–08 के अनुमान स्वीकृत किए गए हैं।

(ङ.) वित्त और विविध व्यय (एफएमई) में टर्मिनल लाभ जैसे – उपदान भुगतान, अशक्तता पेंशन, पेंशन भुगतान आदि शामिल हैं। एमओपीटी ने पुष्टि की है कि मजदूरी/पेंशन से बकाया भुगतानों, वीआरएस क्षतिपूर्ति आदि जैसे एक बार होने वाले व्ययों को प्रशुल्क संशोधन के लिए लागत विवरण में शामिल नहीं किया गया है। इसने केवल अनुमानित पेंशन भुगतानों को लिया है जोकि विचाराधीन वर्षों में से प्रत्येक वर्ष के लिए लगभग रू0 12.60 करोड़, रू0 13.23 करोड़ और रू0 13.89 करोड़ हैं। वर्ष 2006–07 से 2008–09 के प्रत्येक वर्ष में अनुमानित रू0 25 करोड़ के भविष्य निधि अंशदान पर एमओपीटी द्वारा एफएमई शीर्ष के अंतर्गत विचार नहीं किया गया है।

(च) एमओपीटी ने वर्ष 2006–07 के लिए रू0 633.42 लाख और वर्ष 2007–08 और 2008–09 के प्रत्येक वर्ष के लिए रू0 632.40 लाख के अनुमानित फिंज बेनिफिट टैक्स को लागत की एक मद के रूप में शामिल किया है। प्रशुल्क निर्धारण की वर्तमान मॉडल में, कराधान के प्रभाव पर विचार नहीं किया जाता है। इस मद को किसी अन्य महापत्तनों/निजी टर्मिनलों में लागत के रूप में स्वीकृत नहीं किया गया है। उपर्युक्त स्थिति के आलोक में, फिंज बेनिफिट टैक्स के अनुमान को वर्ष 2006–07से 2008–09 के लिए संशोधित लागत विवरण में एफएमई शीर्ष से अलग कर दिया गया है।

(vii) संशोधित प्रशुल्क दिशा–निर्देशों के अनुसार, महापत्तनों के मामले में कम्पनी अधिनियम के अनुसार जीवन–मानकों का अनुसरण करते हुए स्ट्रेट–लाइन पद्धति पर मूल्यह्रास का परिकलन करना होता है। एमओपीटी ने पुष्टि की है कि कम्पनी अधिनियम में जीवन–मानकों को अंगीकृत करते हुए स्ट्रेट–लाइन पद्धति अनुसार मूल्यह्रास का परिकलन किया गया है। वर्ष 2004–05 के वार्षिक लेखा भी पोत परिवहन मंत्रालय के निर्देश का अनुपालन करते हुए मूल्यह्रास की लेखांकन प्रक्रिया में इस बदलाव की पुष्टि करते हैं। वर्ष 2006–07 के लिए अनुमानित मूल्यह्रास इसके बजट अनुमान (बी.ई.) से मेल खाता है।

(viii) लागत विवरण में ऋण पर ब्याज की दो बार गणना पाई गई है। इसे नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ का हिस्सा और दोबारा व्यय के रूप में पृथक प्रविष्टि मानी गई है। एमओपीटी ने औचित्य दिया है कि वर्ष विशेष में ऋण पर प्रदत्त/देय ब्याज को लागत विवरण में लिया गया है, ऋण पर देय संपूर्ण ब्याज राशि को नहीं। इसने उल्लेख किया है कि यदि ऋण पर ब्याज की एकल प्रविष्टि को समाप्त किया जाता है तो नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ से रू0 20 करोड़ के निवेश की अनुमति तो अवश्य ही दी जाए जोकि पत्तन ने प्रगतिधीन कार्य पर निवेश किए हैं।

संशोधित प्रशुल्क दिशा–निर्देशों का खंड 2.9.3 नियोजित पूंजी अवधि परिभाषित करता है जिसमें मुख्य रूप से कार्यगत प्रगति पूंजी को अलग रखा गया है। ऐसी स्थिति में, इस मद को प्रतिलाभ के परिकलन में शामिल करने का एमओपीटी का तर्क संशोधित प्रशुल्क दिशा–निर्देशों के अनुसार सही नहीं पाया गया है और इसलिए इसे स्वीकार नहीं किया जा सकता। प्रासंगिक प्रशुल्क दिशा–निर्देशों पर शासित सिद्धांत यह है कि प्रयोक्ता केवल इस्तेमाल में लाई जा रही परिसंपत्तियों के लिए भुगतान करेंगे, उनके लिए नहीं जो सृजन के लिए प्रस्तावित हैं। पत्तन निर्माण अवधि (अर्थात् किसी परिसंपत्ति के पूंजीकरण से पहले) के दौरान प्रोद्भूत ब्याज के विवेचन पर सरकार से निर्देश प्राप्त कर सकता है। चूंकि स्वीकृत नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ की अनुमति है, इसलिए ऋण पर ब्याज को लागत की पृथक मद के रूप में मानने का एमओपीटी का दावा स्वीकृत नहीं किया गया है।

(ix) (क) पत्तन ने सकल प्रखंड वर्ष 2006–07 में रू0 15 करोड़, वर्ष 2007–08 में रू0 40 करोड़ और वर्ष 2008–09 में रू0 30 करोड़ का अतिरिक्त अनुमान लगाया है।

पूंजीकरण किए जाने के लिए प्रस्तावित परिसंपत्तियों में मुख्यतः शामिल है – सामान उतारने वाले बार्ज और एमओएचपी गतिविधि के लिए उपस्कर को बदला जाना, बर्थिंग गतिविधि के अंतर्गत ब्रेक वॉटर्स को मजबूती प्रदान करना आदि। एमओपीटी के अनुसार, प्रस्तावित निवेश से अतिरिक्त क्षमताएं/यातायात वृद्धि के सृजन अथवा सुधारित उत्पादकता के परिणाम की अपेक्षा नहीं है।

चूंकि प्रस्तावित पूंजी व्यय का बड़ा हिस्सा वर्तमान दक्षता और पत्तन द्वारा बताई गई दक्षता को बनाए रखने के लिए उपस्कर को बदले जाने अथवा अवसंरचना सुविधा में सुधार लाए जाने के लिए है, इसलिए वर्ष 2006–07 से 2008–09 के लिए प्रस्तावित पूंजी व्यय स्वीकार कर लिए गए है।

जीएमओईए ने सुझाव दिया है कि इन परियोजनाओं के लिए धन पूंजी आरक्षणों अथवा उधारियों से जुटाया जाना चाहिए। आरओसीई को अनुमति देने के प्रयोजन से, आंतरिक संसाधनों से जुटाई गई परिसंपत्तियों अथवा उधार राशियों से सृजित परिसंपत्तियों के लिए कोई भिन्न विवेचन नहीं दिया गया है। अतः आरओसीई को अनुमति देने के लिए निधि का स्रोत अनावश्यक है।

(ख) वर्ष 2005–06 से 2008–09 तक प्रत्येक वर्ष के अंत में एस्क्रो खाता शेष क्रमशः रू0 7.09 करोड़, रू0 19.09 करोड़ और रू0 43.09 करोड़ अनुमानित है। संशोधित प्रशुल्क दिशा–निर्देशों की अपेक्षानुसार, ऐसी निधि का गठन केवल मार्च, 2005 से लागू किए जाने के लिए है। इसलिए वर्ष 2004–05 के लिए राजस्व हिस्से का अंतरण इस संबंध में पूर्व–संशोधित व्यवस्था बनाए रखने के लिए विश्लेषण में आय के रूप में माना गया है।

प्रशुल्क दिशा–निर्देशों के अनुसार, वर्ष विशेष में निजी प्रचालक से प्राप्त राजस्व हिस्सा जोकि एस्क्रो खाता में अंतरित किया गया है, पत्तन अवसंरचना सुविधाओं के सृजन और/अथवा आधुनिकीकरण के प्रयोजन के लिए पांच वर्ष की अवधि के भीतर इस्तेमाल किया जा सकता है। भू–स्वामी पत्तन के लिए यह आवश्यक नहीं है कि एस्क्रो खाता में अंतरित राजस्व उसी वर्ष में इस्तेमाल किया जाए।

इसे उल्लिखित किए जाने पर, एमओपीटी ने संशोधित लागात विवरण में वर्ष 2006–07 में एमओएचपी गतिविधि के अंतर्गत सामान उतारने वाले बार्ज को बदलने के लिए एस्क्रो खाता से रू0 16 करोड़ की निधि का प्रस्ताव किया है। पत्तन ने अनुरोध किया है कि एस्क्रो खाता शेष के इस्तेमाल के लिए पांच वर्ष की अवधि वर्ष 2009–10 में समाप्त होगी जोकि इस प्रशुल्क वैधता अवधि से अधिक है, इसलिए इस प्रशुल्क वैधता अवधि में पूंजी प्रखंड में परिवर्धनों को पूरा करने के लिए संपूर्ण एस्क्रो खाता शेष को स्वतः ही इस्तेमाल किया जा सकता है। तथापि, इसने सकल प्रखंड में विभिन्न परिवर्धनों को पूरा करने के लिए पत्तन द्वारा परिकलित एस्क्रो खाता के इस्तेमाल की योजनाएं प्रस्तुत नहीं की हैं।

एमओपीटी द्वारा दर्शाए गए एस्क्रो खाता शेष के इस्तेमाल की योजना के संदर्भ में, यह प्रकट होता है कि सामान उतारने वाली बार्ज को बदलना, शायद, अवसंरचना के सृजन/आधुनिकीकरण के लिए केवल निवेश के रूप में ही नहीं लिया जा सकता। तथापि, पत्तन के इस स्पष्टीकरण के आधार पर कि यह नवीकरण/प्रतिस्थापन संसाधन जुटाने के लिए पत्तन द्वारा प्रदान की गई वर्तमान अवसंरचना सुविधा के संदर्भ में है, यह प्राधिकरण एमओपीटी के प्रस्ताव को स्वीकार करता है।

इसके अलावा, वर्ष 2008–09 में ब्रेक वॉटर के सुदृढ़ीकरण के लिए रू0 2 करोड़ और बर्थ सं. 9 के भारी निकर्षण के लिए रू0 25 करोड़ का प्रस्तावित पूंजी निवेश भी पत्तन के अवसंरचना विकास के लिए प्रतीत होता है। चूंकि एमओपीटी ने सामान उतारने वाली बार्ज को बदले जाने को छोड़कर एस्क्रो खाता को आगे इस्तेमाल किए जाने की कोई और योजना प्रस्तुत नहीं की है और पत्तन प्रशुल्क वैधता अवधि के भीतर संपूर्ण एस्क्रो खाता शेष को इस्तेमाल करने के लिए तत्पर है, इसलिए पूंजी परिसंपत्तियों में उपर्युक्त परिवर्धन एस्क्रो खाता से वित्तपोषण के लिए मान्य हैं। इस समायोजन के पश्चात, वित्तीय वर्ष 2008–09 के अंत में एस्क्रो खाता में केवल रू0 9 लाख शेष रह जाएगा। पत्तन के अवसंरचना विकास की अन्य निवेश परियोजनाओं, जोकि वर्ष 2008–09 के पश्चात पाइपलाइन में हों, के लिए पत्तन द्वारा यह राशि इस्तेमाल की जा सकती है।

(ग) जीएमओईए ने बताया है कि संशोधित प्रशुल्क दिशा–निर्देशों में निर्धारित कैपिटल ऐसेट प्राइजिंग मॉडल (सीएपीएम) के आधार पर अधिकतम प्रतिलाभ 14.5 प्रतिशत की गणना की गई है न कि 15 प्रतिशत। इस संदर्भ में, संशोधित प्रशुल्क दिशा–निर्देशों के खंड 2.9.2 के संदर्भ को लिया जाए जोकि, अन्य बातों के साथ–साथ, विनिर्दिष्ट करता है कि प्रमुख मानकों में बदलावों के आलोक में वित्तीय वर्ष के प्रारंभ में अर्थात् प्रत्येक वर्ष अप्रैल माह में आरओसीई की समीक्षा तथा संशोधन, यदि आवश्यक हो, किया जाएगा। तदनुसार, इस प्राधिकरण ने वर्ष 2006–07 संबंधी स्थिति की समीक्षा की थी और पत्तन न्यासों और निजी प्रचालकों के लिए आरओसीई 15 प्रतिशत तक व्यवस्थित करने का निर्णय दिया था।

(घ) एमओपीटी ने परिसंपत्तियों को व्यवसायिक परिसंपत्तियों और व्यवसाय संबंधी परिसंपत्तियों में विभाजित किया है। अस्पताल उपस्कर, स्टेडियम, स्कूल भवन, जिमेज़ियम आदि से संबंधित सामाजिक दायित्व परिसंपत्तियों को व्यवसाय संबंधी परिसंपत्तियों के रूप में वर्गीकृत किया है और प्रशुल्क दिशा–निर्देशों के खंड 2.9.8 के अनुसार ऐसी परिसंपत्तियों पर 6.5 प्रतिशत की दर से कम प्रतिलाभ पर विचार किया है। जीएमओईए ने तर्क दिया है कि अस्पताल, स्कूलों आदि संबंधी परिसंपत्तियों को व्यवसाय संबंधी परिसंपत्तियों के स्थान पर सामाजिक दायित्व परिसंपत्तियों के रूप में वर्गीकृत किया जाना चाहिए और किसी प्रतिलाभ के लिए हक़दार नहीं होनी चाहिए। इसने ऐसी परिसंपत्तियों को सामाजिक दायित्व परिसंपत्तियों के रूप में वर्गीकरण के लिए इस सामान्य टिप्पणी को छोड़कर कि ऐसी परिसंपत्तियां किसी प्रतिलाभ की हक़दार नहीं होनी चाहिए, कोई आधार प्रस्तुत नहीं किया है।

संशोधित दिशा–निर्देशों का खंड 2.9.8 विनिर्दिष्ट करता है कि यदि सृजित किए गए किसी सामाजिक दायित्व परिसंपत्तियों के 75 प्रतिशत से अधिक प्रयोक्ता पतन कर्मचारी होते हैं तो ऐसी परिसंपत्ति को व्यवसाय संबंधी परिसंपत्तियों के रूप में वर्गीकृत किया जा सकता है। एमओपीटी ने पुष्टि की है कि अस्पताल, स्कूल आदि तथा अन्य सामाजिक परिसंपत्तियां मुख्यतः पत्तन कर्मचारियों और उनके परिवारों द्वारा इस्तेमाल की जाती है। इसलिए, इसने सामाजिक दायित्व परिसंपत्तियों को व्यवसाय संबंधी परिसंपत्तियों के रूप में वर्गीकृत किया है। यह प्राधिकरण प्रशुल्क दिशा–निर्देशों के खंड 2.9.8 के अनुसार इस विश्लेषण के प्रयोजन के लिए एमओपीटी द्वारा प्रस्तुत किए गए परिसंपत्तियों के वर्गीकरण पर विश्वास करता है।

मई, 2006 में इस प्राधिकरण द्वारा की गई आरओसीई की समीक्षा के अनुसार, व्यवसाय संबंधी परिसंपत्तियों पर प्रतिलाभ एमओपीटी द्वारा सुविचारित दरें 6.5 प्रतिशत के स्थान पर प्रचलित जोखिम मुक्त दर 7.4 प्रतिशत पर अनुमत्त है।

(ङ) एमओपीटी ने पुष्टि की है कि 4 लेन सड़क के निर्माण के लिए भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण (एनएचएआई) को भुगतान की गई राशि रू0 16.98 करोड़ के पूंजी व्यय हिस्से को लागत विवरणों में नियोजित पूंजी के अंतर्गत नहीं लिया गया है। इसने बाद में यह निवेदन किया कि परियोजना में दिए गए उसके हिस्से पर एनएचएआई से कोई प्रतिलाभ अर्जित नहीं किया है और इसलिए इसने पूंजी व्यय के इस तत्व को प्रशुल्क संशोधन प्रक्रिया में शामिल करने और उसपर प्रतिलाभ की अनुमति देने का अनुरोध किया है। इस परियोजना के लिए सृजित विशेष प्रयोजन वाहन (एसपीवी) से पत्तन को कोई प्रतिलाभ प्रोद्भूत नहीं होने के कारण, यह ऐसे निवेश पर अन्य प्रयोक्ताओं से प्रतिलाभ का दावा नहीं कर सकता। अतः एमओपीटी द्वारा किया गया दावा विचारणीय नहीं है।

(च) एमओपीटी ने विचाराधीन सभी तीन वर्षों के लिए कार्यगत पूंजी शून्य मानी है।

(छ) संशोधित प्रशुल्क दिशा–निर्देशों में विनिर्दिष्ट है कि अनुमत्त नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ को पत्तन की क्षमता के उपयोगिता कारक से संबद्ध किया जाना चाहिए। एमओपीटी ने वर्ष 2005–06 के लिए पत्तन क्षमता लगभग 29.5 एमएमटी निर्धारित की है जिसमें बीओओटी प्रचालक द्वारा प्रहस्तित किए जाने वाले 5 एमएमटी शामिल है। विशेष रूप से अनुरोध किए जाने के बावजूद इसने वर्ष 2006–07 से 2008–09 के लिए अलग–अलग निर्धारित की गई क्षमता नहीं भेजी है। इसने सकल प्रखंड में प्रस्तावित परिवर्धनों के मद्देनज़र क्षमता में कोई परिवर्तन भी निर्धारित नहीं किया है। जब विचाराधीन वर्षों के लिए क्षमता ब्योरों के अभाव में एमओपीटी द्वारा वर्ष 2006–07 से 2008–09 के लिए अनुमानित यातायात की वर्ष 2005–06 के लिए बताई गई 29.5 मिलियन टन की निर्धारित क्षमता से तुलना की गई तो यह देखा गया कि पत्तन 100 प्रतिशत से अधिक क्षमता का प्रचालन कर रहा होगा। इसके बावजूद, अधिकतम स्वीकृत आरओसीई अनुमत्त करने के लिए 60 प्रतिशत की न्यूनतम क्षमता उपयोगिता सीमा समाप्ति स्तर के रूप में निर्धारित किया गया है। यह मानना उचित होगा कि एमओपीटी में यह स्तर प्राप्त कर लिया जाएगा। अतः व्यवसाय परिसंपत्तियों पर 15 प्रतिशत और व्यवसाय संबंधी परिसंपत्तियों पर 7.40 प्रतिशत की दर से आरओसीई की अनुमति है।

(ग). वर्ष 2002–03 और 2003–04 के लिए अनुमानित लागत स्थिति पर विश्वास करते हुए, एमओपीटी के दरमान की पिछली समीक्षा अगस्त, 2002 में की गई थी। प्रशुल्क दिशा–निर्देशों का खंड 2.13 इस प्राधिकरण को अधिकार देता है कि वह निर्धारित प्रशुल्क वैधता अवधि की समाप्ति पर, प्रचलित प्रशुल्क निर्धारण के समय विश्वस्त अनुमानों के संदर्भ में, महापत्तनों के वास्तविक प्रत्यक्ष तथा वित्तीय निष्पादन की समीक्षा कर सकता है। एमओपीटी द्वारा भेजी गई तुलनात्मक स्थिति निम्नलिखित प्रकट करती है :

(क) पिछले प्रशुल्क आदेश के अनुसार लागत विवरण वर्ष 2002–03 के लिए रू0 1,236.37 लाख और वर्ष 2003–04 में रू0 1,911.98 लाख का निवल घाटा दर्शाता है। यह संपूर्ण पत्तन की प्रचालन आय का 8.25 प्रतिशत औसत घाटा गणित करता है। इस प्राधिकरण ने पाया है कि अनुमानित यातायात उपयुक्त नहीं था और यदि यातायात का सही अनुमानन किया गया होता तो इस आंतरिक घाटे से निपटा जा सकता था। इसलिए, इस प्राधिकरण ने सितम्बर, 2002 के आदेश में किसी प्रशुल्क संशोधन की अनुमति नहीं दी थी।

(ख) पिछले प्रशुल्क आदेश में विश्वस्त अनुमानों के विपरीत, वर्ष 2002–03 में वास्तविक यातायात आदेश में विचारित अनुमानों की अपेक्षा 12 प्रतिशत अधिक है और वर्ष 2003–04 के लिए यातायात अनुमानों की अपेक्षा 26 प्रतिशत अधिक है। हालांकि इन वर्षों के लिए वास्तविक कार्गो प्रहस्तन आय, यातायात में वृद्धि के तदनुरूप बढ़ी थी। कुल प्रचालन आय में वृद्धि 2002–03 और 2003–04 के लिए केवल क्रमशः 2 प्रतिशत और 6 प्रतिशत रही है। मुख्यतः इसी के कारण रेल यातायात में गिरावट तथा संपदा में कमी आई और पिछले प्रशुल्क आदेश में विचारित अनुमानों की तुलना में पोत संबंधी आय में कुछ कमी आई है।

(ग) वास्तविक प्रचालन लागत और प्रबंधन तथा सामान्य उपरिव्यय वर्ष 2002–03 और 2003–04 के लिए पिछले प्रशुल्क आदेश में अनुमत्त अनुमानों की अपेक्षा क्रमशः रू0 415 लाख और रू0 966 लाख तक आंतरिक रूप में कम रहे थे।

(घ) पिछले प्रशुल्क आदेश में, सकल प्रखंड में प्रस्तावित परिवर्धन पहले प्राप्त की गई स्थिति के आधार पर सीमित किए गए थे और कार्यगत पूंजी शून्य मानी गई थी।

वास्तव में, एमओपीटी ने कार्यगत पूंजी को नियोजित पूंजी शीर्ष के अंतर्गत शामिल किया है। इस विश्लेषण के प्रयोजन से, कार्यगत पूंजी को इस प्रकार अलग रखा गया है जैसे इस प्रकार की तुलना के लिए पिछले प्रशुल्क आदेश में किया गया था। तदनुसार, तत्संबंधी वार्षिक लेखा में यथा प्रतिवेदित निवल अचल परिसंपत्तियों पर पिछले प्रशुल्क संशोधन के दौरान अनुमत्त 18.5 प्रतिशत की दर से आरओसीई के परिकलन के लिए विचार किया गया है।

वास्तविक आंकड़ों पर आधारित आरओसीई, पिछले प्रशुल्क आदेश में वर्ष 2002–03 और 2003–04 के लिए अनुमत्त प्रतिलाभ क्रमशः रू0 580 लाख और रू0 1,188 लाख की अपेक्षा अधिक है।

(ङ.) संक्षेप में, स्वीकार्य लागत और प्रतिलाभ के पश्चात वास्तविक निवल घाटा वर्ष 2002–03 और 2003–04 के लिए क्रमशः रू0 737 लाख और रू0 440 लाख है।

वास्तविकताओं पर आधारित घाटा मुख्यतः संपदा और रेलवे गतिविधि की देन है। एमओपीटी ने आय के कम हुए इस स्तर के कारण स्पष्ट किए हैं कि ऐसा पट्टा किराये में कुछ विवाद और रेलवे दरों में अनुमत्त वृद्धि को वापस लेने के उसके निर्णय के कारण हुआ है।

तथापि, यह उल्लेख करना प्रासंगिक होगा कि वास्तविक आँकड़ों पर आधारित नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ के पश्चात निवल घाटा पिछले प्रशुल्क आदेश में प्रदर्शित घाटा स्थिति की तुलना में वर्ष 2002–03 और 2003–04 के लिए क्रमशः 40 प्रतिशत और 77 प्रतिशत है।

(xi) पत्तन ने वर्ष 2002 में अनुमोदित प्रशुल्क की वसूली वर्ष 2003–04 के बाद में भी जारी रखी थी। चूंकि तुलना करने के प्रयोजन से वर्ष 2004–05 और 2005–06 के अनुमान उपलब्ध नहीं हैं, इसलिए इस विश्लेषण में, नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ में संशोधन को छोड़कर एमओपीटी द्वारा यथा निर्धारित वास्तविक निवल अधिशेष पर विश्वास किया गया है। एमओपीटी ने वर्ष 2004–05 के लिए 15 प्रतिशत प्रतिलाभ सुविचारित किया है। 31 मार्च, 2005 को संशोधित प्रशुल्क दिशा–निर्देश जारी करने से पहले इस प्राधिकरण ने, उस समय प्रचलित ऋण दर और दो अनिवार्य निधियों में प्रत्येक में 3 प्रतिशत की दर से अंशदान देने के आधार पर नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ की अनुमति प्रदान की थी। नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ का परिकलन वर्ष 2004–05 के लिए तदनुसार संशोधित किया गया है। संशोधित प्रशुल्क दिशा–निर्देशों के अनुसार, वर्ष 2005–06 के लिए एमओपीटी द्वारा यथा सुविचारित 15 प्रतिशत आरओसीई की अनुमति दी गई है। ऋण पर ब्याज की दोगुनी गणना, एमओपीटी के वर्ष 2005–06 के परिकलन से इस विश्लेषण में अन्यत्र स्पष्ट किए गए कारणों से, हटा दी गई है।

संशोधित लागत विवरण में, पत्तन ने वर्ष 2004–05 और 2005–06 के दौरान एसडब्ल्यूपीएल से प्राप्त किए गए राजस्व हिस्से को एस्क्रो खाता में अंतरित की गई है। भू–स्वामी पत्तन द्वारा प्राप्त किए गए राजस्व हिस्से का एस्क्रो खाता में अंतरण संशोधित प्रशुल्क दिशा–निर्देशों के कार्यान्वयन अर्थात् 31 मार्च, 2005 से लागू है। इसके मद्देनज़र, यह समायोजन संशोधित प्रशुल्क दिशा–निर्देशों के जारी होने से पहले की अवधि के लिए पूर्वव्यापी प्रभाव से नहीं हो सकता। ऐसी स्थिति में, वर्ष 2004–05 के लिए प्राप्त किए गए राजस्व हिस्से को पत्तन की आय के रूप में माना गया है।

वर्ष 2005–06 के लिए, पत्तन द्वारा अपनाई गई पद्धति संशोधित प्रशुल्क दिशा–निर्देशों के अनुसार है। चूंकि पत्तन द्वारा एस्क्रो खाता पांच वर्षों की अवधि में संचित और उपयोग किया जा सकता है, इसलिए वर्ष 2005–06 में एस्क्रो खाता में अंतरित राजस्व हिस्से के रू0 7.06 करोड़ को आगामी वर्षों में प्रविस्तारण के रूप में लिया गया है जैसाकि इस विश्लेषण में पहले ही स्पष्ट किया जा चुका है।

तदनुसार, स्वीकार्य लागत और प्रतिलाभ के पश्चात वास्तविक निवल अधिशेष वर्ष 2004–05 के लिए रू0 422.07 लाख और वर्ष 2005–06 के लिए रू0 608.75 लाख है।

इन दो वर्षों के निवल अधिशेष रू0 1,030.82 लाख को, प्रासंगिक अवधि के लिए रू0 146.55 लाख का आंतरिक समग्र घाटा छोड़ते हुए, पिछले दो वर्षों 2002–03 और 2003–04 के कुल निवल घाटे से समायोजित किया गया है।

नियोजित पूंजी पर स्वीकृति–योग्य प्रतिलाभ के पश्चात, उपर्युक्त विचार–विमर्श की शर्त पर, निवल अधिशेष/घाटा का सार निम्नवत् है :

(रूपए लाखों में)

2002-03	(-) 737.59
2003-04	(-) 439.77
2004-05	422.07
2005-06	608.75
कुल	**(-) 146.55**

(xii) वर्ष 2006–07 से 2008–09 के लिए समेकित लागत विवरण और मुख्य गतिविधि–वार लागत विवरण उपर्युक्त विश्लेषण के अनुसार संशोधित किए गए हैं। संशोधित लागत विवरण अनुबंध– I (क) से (च) रूप में संलग्न है। वित्तीय/लागत विवरणों द्वारा उद्घाटित परिणामों की संक्षिप्त स्थिति नीचे तालिकाबद्ध की गई है :

क्र. सं.	गतिविधियां/ उप–गतिविधिया	अधिशेष/ घाटा 2006–07		अधिशेष/घाटा 2007–08		अधिशेष/घाटा 2008–09		कुल अधिशेष/ घाटा	औसत %
		(रूपए लाखों में)	आय का %	(रूपए लाखों में)	आय का %	(रूपए लाखों में)	आय का %	(रूपए लाखों में)	आय का %
1.	समग्र पत्तन	422.59	1.94%	(-)688.88	(-)3.10%	(-)686.43	(-)3.00%	(-)955.72	(-) 1.39%
2.	कार्गो प्रहस्तन और भंडारण गतिविधि	810.83	6.28%	(-)77.14	0.59%	58.86	0.43%	792.54	2.04%
	(क) लौह प्रहस्तन गतिविधि	975.86	10.09%	(-)1.41	(-)0.01%	(-)13.55	(-)0.13%	960.90	3.32%
	(ख) सामान्य कार्गो	(-)807.91	(-)82.3%	(-)799.16	(-)79.1%	(-)762.37	(-)71.4%	(-)2369.44	(-)77.62%
	(ग) भंडारण	(-)147.2	(-)133.8%	-174.09	(-)217%	(-)140.24	(-)127.4%	(-)461.57	(-)159.6%
	(घ) पीओएल	790.11	82.59%	897.51	83.88%	975.02	84.55%	2662.65	83.67%
3.	कार्गो प्रहस्तन/लेबर गतिविधि	1179.66	51.37%	1032.09	46.49%	939.44	42.59%	3151.19	46.28%
4.	पत्तन और गोदी सुविधा	(-)1349.1	(-)23.61%	(-)1527.8	(-)26.2%	(-)1609.2	(-) 26.75%	(-)4486.21	(-)25.54%
	(क) बर्थिंग और मूरिंग	726.50	29.85%	731.39	29.57%	752.57	29.67%	2210.46	29.59%
	(ख) पाइलटेज़ और टोवेज़	(-)1271.7	(-)55.02%	(-)1421.3	(-)60.6%	(-)1498.0	(-)61.41%	(-)4191.03	(-)59.03%
	(ग) पत्तन सेवा	(-)522.16	(-)55.51%	(-)541.18	(-)55.7%	(-)551.62	(-)54.52%	(-)1614.96	(-)55.24
	(घ) जल आपूर्ति	(-)281.77	(-)988.7%	(-)296.77	(-)1041%	(-)312.13	(-)1095%	(-)890.68	(-)1042%
5.	रेलवे	(-)102.86	(-)8.62%	(-)23.60	(-)1.83%	7.89	0.59%	(-)118.57	(-)3.29%
6.	संपदा	(-)115.93	(-)13.41%	(-)92.35	(-)10.1%	(-)86.39	(-)9.12%	(-)294.67	(-)10.87
7.	संपदा और रेलवे के अलावा संपूर्ण पत्तन	641.37	3.3%	(-)572.93	(-)2.9%	(-)610.93	(-)3.0%	(-)542.48	(-)0.86%

उपर्युक्त तालिका से यह स्पष्ट होता है कि संपूर्ण पत्तन 1.39 प्रतिशत घाटा दिखाता है।

तथापि, संपदा और रेलवे गतिविधि को छोड़कर संपूर्ण पत्तन वर्तमान यातायात स्तर पर 0.86 प्रतिशत अर्थात् रू0 542.48 लाख का आंतरिक घाटा दिखाता है।

एमओपीटी ने एमओएचपी गतिविधि के प्रहस्तन प्रभारों में 15 प्रतिशत वृद्धि और कार्गो प्रहस्तन गतिविधि के अंतर्गत भंडारण प्रभारों में 20 प्रतिशत वृद्धि और पोत संबंधी प्रभारों में इन आधारों पर 20 प्रतिशत वृद्धि प्रस्तावित की है कि इसके लागत विवरणों के अनुसार ये गतिविधियां घाटे में हैं और महत्वपूर्ण परियोजनाओं में निवेश पूरा करने के लिए निधियां भी सृजित करनी हैं।

एमओपीटी का मुख्य तर्क यह है कि अलग–अलग गतिविधियों में घाटे को अलग तरीके से लिया जाना चाहिए और तदनुसार प्रशुल्क वृद्धि की अनुमति दी जानी चाहिए। संशोधित प्रशुल्क दिशा–निर्देशों के खंड 2.11.6 में स्पष्ट रूप से कहा गया है कि समग्र पत्तन की वित्तीय स्थिति और प्रत्येक गतिविधि/उप–गतिविधियों पर प्रशुल्क संशोधन की सीमा और आवश्यकता के निर्धारण के समय विचार किया जा सकता है।

यदि घाटे वाली गतिविधियों में प्रशुल्क वृद्धि की अनुमति दी जाती है तो आधेशेष वाली गतिविधियों में तदनुरूपी कमी आएगी, जिसे पतन ने प्रस्तावित नहीं किया है। इसके विपरीत, एमओपीटी मांग करता है कि प्रति–अनुपूर्ति जारी रहनी चाहिए। हालांकि प्रति–अनुपूर्ति को चरणबद्ध तरीके से समाप्त करना अंतिम उद्देश्य है, यह प्राधिकरण इसके होने पर प्रतिकूल उलझावों से भली–भांति परिचित है, यदि एक ही बार में ऐसा मूल परिवर्तन किया जाता है। इसे धीरे–धीरे संपन्न करने की आवश्यकता है।

ऐसी स्थिति में, भिन्न–भिन्न गतिविधियों पर प्रति–अनुपूर्ति के प्रवाह को पूरी तरह से नज़रअंदाज करते हुए, एमओपीटी द्वारा यथा प्रस्तावित, केवल घाटे वाली गतिविधियों के प्रशुल्क में वृद्धि करने के लिए कोई मामला दिखाई नहीं देता है।

यहां यह ध्यान देना भी प्रासंगिक है कि सकल प्रखंड के लिए प्रस्तावित परिवर्धनों पर इस विश्लेषण में पूरी तरह से विचार किया गया है। जैसाकि पहले स्पष्ट किया गया है, प्रस्तावित परिवर्धनों के प्रमुख हिस्से एस्क्रो खाता शेष से निधियित किए जा रहे हैं। भावी प्रमुख परियोजनाओं, जोकि इस विचाराधीन प्रशुल्क वैधता अवधि के बाद पाइपलाइन में हैं, के लिए अपेक्षित निधियां सृजित करने के लिए, एमओपीटी वर्तमान प्रशुल्क में वृद्धि नहीं मांग सकता। किसी भी मामले में, वर्तमान प्रयोक्ता से उस सुविधा के लिए अपेक्षा करने का कोई औचित्य नहीं है जिसका उसके द्वारा इस्तेमाल नहीं किया गया।

(xiii) लागत स्थिति दर्शाती है कि पतन तथा गोदी सुविधा के घाटे की कार्गो प्रहस्तन लेवी और कार्गो प्रहस्तन गतिविधियों में अधिशेष द्वारा पर्याप्त रूप में प्रति–अनुपूर्ति की गई है। 0.86 प्रतिशत का यह आंतरिक समग्र घाटा पोत संबंधी प्रभारों में प्रस्तावित अन्य युक्तिकरण से पत्तन देयताओं की वसूली की बारंबारता में परिवर्तन से होने वाली अतिरिक्त आय से पूरा किया जा सकता है।

जैसाकि पहले उल्लेख किया गया है, वर्ष 2005 के संशोधित प्रशुल्क दिशा–निर्देशों का उद्देश्य गतिविधियों के बीच प्रति–अनुपूर्ति को धीरे–धीरे समाप्त करना है। हालांकि समग्र स्थिति के मद्देनजर, प्रशुल्क में सामान्य वृद्धि की अनुमति नहीं दी गई है, प्रशुल्क की यथास्थिति बनाए रखने का कोई निर्णय केवल प्रचलित प्रति–अनुपूर्ति को बनाए रखना होगा। प्रति–अनुपूर्ति को समाप्त करने की हमारी कोशिश के अनुसरण में, इस प्रकार से प्रशुल्क समायोजन करना आवश्यक है कि कुछ अधिशेष गतिविधियों के प्रशुल्क में धीरे–धीरे कमी का प्रभार, कुछ गतिविधियों, जिसमें ऐसी प्रति–अनुपूर्ति भारी मात्रा में की जाती है, में अनुमत्त वृद्धि पर पड़े।

इस संदर्भ में, प्रत्येक प्रमुख गतिविधि, जहां एमओपीटी ने प्रशुल्क में वृद्धि प्रस्तावित की है, के लिए विस्तृत विश्लेषण नीचे दिया गया है :

क. **एमएचओपी गतिविधि :**

बर्थ सं. 9 पर यंत्रचालित अयस्क प्रहस्तन संयंत्र (एमओएचपी) के माध्यम से निर्यातित लौह अयस्क तथा गुटिका के प्रहस्तन प्रभार में इस आधार पर 15 प्रतिशत वृद्धि करने का प्रस्ताव किया गया है कि एमओएचपी गतिविधि का लागत विवरण 38 प्रतिशत घाटा दिखाता है।

पत्तन का यह दावा कि लौह–अयस्क निर्यात तेज़ी से बढ़ रहा है और पोतवणिक लाभान्वित हो रहे हैं परंतु पत्तन को इस व्यवसायिक लाभ का कोई हिस्सा नहीं मिला है, इस प्रशुल्क मद में वृद्धि का प्रस्ताव करने के लिए स्वीकार्य कारण नहीं हो सकता। प्रशुल्क का निर्धारण वर्ष 2005 के संशोधित प्रशुल्क दिशा–निर्देशों का अनुसरण करते हुए लागत में वृद्धि होने के आधार पर किया जाता है। लौह अयस्क का अंतर्राष्ट्रीय मूल्य लौह अयस्क प्रहस्तन के लिए पत्तन प्रभारों का एकमात्र निर्धारक कारक नहीं हो सकता।

इस गतिविधि के अंतर्गत एमओपीटी द्वारा अनुमानित घाटा, मध्यप्रवाह प्रहस्तन, प्राथमिकता पर लदाई के लिए प्रभारों आदि से होने वाली घाटशुल्क आय को एमओएचपी गतिविधि के अंतर्गत शामिल नहीं किए जाने का परिणाम है। पिछले प्रशुल्क संशोधन के दौरान, प्रारंभिक लदाई प्रभार आदि एमएचओपी गतिविधि में लिए गए थे। इस संबंध में, पिछले प्रशुल्क संशोधन में अपनाए गए दृष्टिकोण से एमओपीटी भी सहमत है। इसलिए, इस संबंध में पिछले प्रशुल्क संशोधन में अपनाए गए दृष्टिकोण से विपथित होने का कोई कारण नहीं है।

इस प्रकार, पिछले प्रशुल्क संशोधन से प्राप्त की गई स्थिति के आधार पर, अयस्क प्रहस्तन गतिविधि की लागत स्थिति जिसमें एमओएचपी आय के साथ–साथ मध्यप्रवाह प्रहस्तन से घाटशुल्क आय शामिल है, एमएचओपी गतिविधि के अधिशेष/घाटे को परिगणित करने के लिए सुविचारित की जाती है। एमओपीटी ने

निवेदन किया है कि चूंकि जीएमओईए ने भी 1.52 प्रतिशत की आंतरिक वृद्धि पर सहमति व्यक्त की है, इसलिए बर्थ सं. 9 में प्रहस्तित लौह अयस्क तथा गुट्टिकाओं के प्रहस्तन प्रभारों में इसपर विचार किया जाए। प्रकट मतैक्य, यदि कोई हो, पत्तन द्वारा प्रतिवेदित लागत स्थिति पर आधारित है, अब प्रकट हो रही संशोधित स्थिति पर विचार करने पर आधारित नहीं है।

इस गतिविधि का संशोधित लागत विवरण 3.3 प्रतिशत अधिशेष दर्शाता है और संपूर्ण कार्गो प्रहस्तन गतिविधि पर्याप्त अधिशेष दर्शाती है। एमएचओपी गतिविधि के लिए प्रहस्तन प्रभार में किसी ऊर्ध्वमुखी संशोधन का मामला नहीं है जैसाकि पत्तन द्वारा प्रस्तावित किया गया है।

ख. सीएचएलडी लेवी :

यह उप–गतिविधि लगभग 47 प्रतिशत की पर्याप्त राजस्व अधिशेष स्थिति दर्शाती है। इस संबंध में, मुरूगांव स्टीवडोर्स असोसिएशन (एमएसए) द्वारा किए गए विशिष्ट अनुरोध के बावजूद एमओपीटी ने वर्तमान सीएचएलडी में किसी कटौती का प्रस्ताव नहीं किया है।

जैसाकि एमएसए ने सही कहा है, वर्तमान सीएचएलडी लेवी निर्धारित करने के समय प्रचलित परिस्थितियां प्रचालन प्रक्रिया में परिवर्तन, तैनात उपस्कर और उत्पादकता स्तर में परिवर्तन के मद्देनजर पूरी तरह से बदल चुकी हैं। इस शीर्ष के अंतर्गत अधिशेष का प्रमुख लाभार्थी पोत संबंधी गतिविधियां हैं। जब यह मान्य है कि प्रयोक्ताओं का समान ग्रुप के बीच प्रति–अनुपूर्ति पर गंभीरता से विचार नहीं किया जा सकता, विचारणीय मुद्दा यह है कि क्या सीएचएलडी गतिविधि में अधिशेष से समान प्रयोक्ता ग्रुप के पोतों को प्रति–अनुपूर्ति की जानी चाहिए। यह बिना बताए किया गया कि लौह अयस्क एमओपीटी में कार्गो और पोत दोनों में प्रभावी यातायात है। संपूर्ण लौह अयस्क यातायात सीएचएलडी सेवाएं प्रयोग नहीं करता। परंतु सीएचएलडी से प्रति–अनुपूर्ति के प्रवाह का लौह अयस्क पोतों द्वारा प्रचुरतया उपभोग किया गया है। इसलिए सीएचएलडी प्रशुल्क में कुछ समायोजन और पोत संबंधी प्रभारों में वृद्धि करते हुए राजस्व उलझाव को सही करना आवश्यक है।

चूंकि प्रति–अनुपूर्ति को पूरी तरह समाप्त करना संभव नहीं है, इसलिए इस प्राधिकरण को वर्तमान सीएचएलडी लेवी में प्रारंभिक तौर पर 10 प्रतिशत तक कमी करना उपयुक्त लगता है।

सीएचएलडी लेवी में प्रभावी कटौती से मौजूदा प्रशुल्क वैधता अवधि में पत्तन के राजस्व में लगभग रू0 5.19 करोड़ की कमी आएगी। इसकी क्षतिपूर्ति घाटे वाले पोत संबंधी प्रभारों में मामूली वृद्धि और पोत संबंधी प्रभार में युक्तिकरण के कारण होने वाली अतिरिक्त आय सहित भंडारण गतिविधि में वृद्धि की अनुमति प्रदान दी गई है।

ग. पोत संबंधी प्रभार :

पत्तन देयताएं :

पत्तन ने मौजूदा पांच टियर ढांचे के स्थान पर संशोधित प्रशुल्क दिशा–निर्देशों के अनुसार पत्तन देयताओं की एकसमान दर प्रस्तावित की है। इसने विदेशगामी पोतों की भारित औसत इकाई दर पर विचार किया है और तटीय तथ विदेशगामी पोतों के प्रशुल्क में भिन्नता बनाए रखने का प्रभाव जोड़ा है और तब प्रस्तावित एकसमान दर पर पहुंचने के लिए उसकी 20 प्रतिशत वृद्धि का प्रस्ताव किया है।

यदि प्रस्तावित प्रशुल्क वृद्धि को छोड़ दिया जाता है और केवल एमओपीटी द्वारा परिकलित भारित औसत प्रति जीआरटी दर पर युक्तिकरण पर विचार किया जाता है तो विचाराधीन तीन वर्षों के लिए इसके राजस्व में लगभग रू0 80 लाख की कमी आएगी।

इसके परिकलन में प्रत्येक स्लैब के लिए सुविचारित इकाई दर, दरमान में निर्धारित दर से भिन्न पाई गई है। इस स्थिति को हमारे विश्लेषण में सही किया गया है और तदनुसार भारित औसत दर 0.0712 अमेरिकी डॉलर तय की गई है जिसपर 5 प्रतिशत की अनुमति दी गई है। इससे लगभग रू0 48 लाख वार्षिक अतिरिक्त राजस्व सृजित होने का अनुमान लगाया गया है।

10001 से 30000 जीआरटी स्लैब में पोतों के लिए 4 प्रतिशत की मामूली वृद्धि और अगले स्लैब 30001 से 60000 जीआरटी में 3 प्रतिशत की कमी की जाएगी। चूंकि कम जीआरटी पोतों की वर्तमान दरों और अधिक जीआरटी वाले पोतों में बहुत अंतर है, इसलिए एकसमान पतन देय प्रशुल्क निर्धारण से विदेशगामी पोतों के

मामले में 3001 से 10000 जीआरटी स्तर में 20 प्रतिशत की वृद्धि होगी। इसी प्रकार के कारणों से, 3000 जीआरटी से कम के पोतों के मामले में महत्वपूर्ण वृद्धि हागी। यह मानना होगा कि किसी युक्तिकरण का पोतों की कुछ श्रेणियों पर थोड़ा प्रभाव पड़ेगा। 10,000 जीआरटी से कम के विदेशगामी पोत महत्वपूर्ण श्रेणी नहीं है और कुल पोत यातायात का 20 प्रतिशत से कम निर्मित करता है। उपर्युक्त स्थिति के मद्देनज़र, विदेशगामी पोतों के लिए एमओपीटी द्वारा प्रस्तावित 0.125849 अमेरिकी डॉलर के स्थान पर 0.11248 अमेरिकी डॉलर प्रति जीआरटी के एकसमान पत्तन देय निर्धारित किए गए हैं।

पाइलटेज़ शुल्क :

एमओपीटी न संशोधित प्रशुल्क दिशा–निर्देशों के अनुसार पाइलटेज़ शुल्क के लिए वर्तमान चार टियर स्लैब के स्थान पर तीन टियर प्रशुल्क ढांचा प्रस्तावित किया है। इसने प्रथम दो स्लैबों के वर्तमान प्रशुल्क में 33 प्रतिशत से 38 प्रतिशत वृद्धि का प्रस्ताव किया है। बाद के दो स्लैबों के लिए, संशोधित प्रशुल्क दिशा–निर्देशों के अनुसार प्रथम स्लैब के लिए निर्धारित प्रशुल्क के 80 प्रतिशत और 70 प्रतिशत की गिरती दरें प्रस्तावित की गई हैं। प्रस्तावित प्रशुल्क स्तर पर, 15001 से 60000 जीआरटी जोकि महत्वपूर्ण स्लैब है, पोतों के लिए 10 प्रतिशत वृद्धि की जाएगी।

पाइलटेज़ गतिविधि के लिए अलग लागत विवरण 59 प्रतिशत का पर्याप्त घाटा दिखाता है। सीएचएलडी लेवी में अधोमुखी संशोधन के कारण प्रति–अनुपूर्ति में कमी को समायोजित करने के लिए, पाइलटेज़ गतिविधि की भारित औसत इकाई दर महत्वपूर्ण स्लैब अर्थात् 15001 से 60000 जीआरटी वाले पोत में 3 प्रतिशत तक वृद्धि की गई है। प्रशुल्क दिशा–निर्देशों के अनुसार अन्य स्लैबों के लिए युक्तियुक्त प्रशुल्क ढांचे निर्धारित किया गया है जिसका कम से कम महत्वपूर्ण स्लैबों पर महत्वपूर्ण प्रभाव नहीं पड़ता।

वर्तमान दरमान 1 लाख डीडब्ल्यूटी वाले मध्यप्रवाह लदाई पोतों के लिए पृथक कम दर निर्धारित करता है जिसे अब हटाए जाने का प्रस्ताव किया गया है। इस संबंध में प्रश्न करने पर, एमओपीटी ने स्पष्ट किया है कि चूंकि अधोमुखी पाइलटेज़ दरें 60000 जीआरटी से अधिक के पोतों के लिए प्रस्तावित की गई हैं, इसलिए यह इस श्रेणी के पोतों के लिए और कम दरें करने का प्रस्ताव नहीं कर सकता। जैसाकि एमओपीटी ने बताया है, इस श्रेणी के पोतों के लिए पत्तन देयताओं तथा बर्थ किराये में इस प्रकार की कम प्रशुल्क निर्धारित नहीं किया गया है।

यह उल्लेख करना प्रासंगिक है कि इस श्रेणी के अधीन आने वाले कुछ पोत, अनुवर्ती पैरों में यथा स्पष्ट युक्तिकरण के कारण बर्थ किराये में कमी का लाभ लेने के योग्य होंगे।

विश्लेषण में सुझाए गए प्रशुल्क ढांचे में, पत्तन ने लगभग रू0 180 लाख प्रतिवर्ष के अतिरिक्त राजस्व अर्जित करने का अनुमान लगाया है।

बर्थ किराया प्रभार :

- वर्तमान दरमान विभिन्न बर्थों/बर्थों के ग्रुप के लिए तत्संबंधी बर्थों में उपलब्ध कराई गई सुविधाओं के आधार पर बर्थ किराया प्रभार निर्धारित करता है।

  संशोधित प्रशुल्क दिशा–निर्देशों की अपेक्षानुसार, वर्तमान आठ टियर स्लैब के स्थान पर बर्थ किराये की एकल दर प्रस्तावित की गई है। पत्तन ने भारित औसत दर में 20 प्रतिशत वृद्धि का प्रस्ताव किया है। चूंकि पोत संबंधी गतिविधि के अधीन बर्थ किराया गतिविधि राजस्व अधिशेष स्थिति दर्शाती है इसलिए प्रशुल्क ढाँचे के युक्तिकरण और इस गतिविधि से पत्तन की तटस्थ राजस्व स्थिति बनाए रखने के लिए प्रशुल्क में कुछ समायोजन को छोड़कर, प्रशुल्क वृद्धि पर विचार नहीं किया जा सकता।

  एमओपीटी द्वारा प्रस्तावित एकल बर्थ किराये का, 10000 जीआरटी तक के पोतों के मामले में 308 प्रतिशत वृद्धि, 10001 से 15000 जीआरटी के पोतों के लिए 145 प्रतिशत वृद्धि, 15001 से 35000 जीआरटी के पोतों के लिए 36 प्रतिशत वृद्धि और बर्थ सं. 7, 10 तथा 11 में 35000 जीआरटी से अधिक के पोतों के लिए 23 प्रतिशत कमी पर महत्वपूर्ण प्रभाव पड़ेगा।

  बर्थ सं. 8 के पोतों को भी एमओपीटी द्वारा प्रस्तावित प्रशुल्क स्तर पर 20 प्रतिशत से 212 प्रतिशत तक समान वृद्धि वहन करनी होगी।

3001 से 10000 क्षमता के पोत बर्थ सं. 7, 10 और 11 में पोतों का लगभग 29 प्रतिशत और बर्थ सं. 8 में 42 प्रतिशत निर्मित करते हैं। चूंकि एकल स्लैब बर्थ किराया की शुरूआत से पोतों की इस श्रेणी पर प्रतिकूल प्रभाव पड़ने की आशंका है, इसलिए इस प्राधिकरण न संशोधित प्रशुल्क दिशा–निर्देशों के उपबंधों से छूट देने का निर्णय लिया है। चूंकि एक ही बार में युक्तिकरण से इस मामले में गंभीर प्रभाव पड़ेगा, इसलिए इसे धीरे–धीरे लागू करना उपयुक्त होगो। यह सुनिश्चित करने के लिए कि युक्तिकरण के कारण प्रयोक्ताओं पर अनावश्यक बोझ न पड़े, शुरूआती तौर पर वर्तमान छह स्लैब बर्थ किराया को बर्थ सं. 7, 10 और 11 तथा बर्थ सं. 8 अर्थात् 15000 जीआरटी वाले पोतों और 15000 जीआरटी से अधिक के पोतों के लिए दो टियर प्रशुल्क ढांचा पर लाया गया है।

प्रत्येक प्रासंगिक स्लैब के लिए वर्तमान दर की भारित औसत आधार के रूप में सुविचारित की गई है औ दर इस प्रकार समायोजित की गई है कि युक्तिकरण का प्रभाव एकसमान रहे और पत्तन की राजस्व तटस्थ स्थिति व्यवस्थित रहे। तदनुसार, बर्थ सं. 7, 10 और 11 में 15000 जीआरटी वाले पोतों के लिए बर्थ किराया 0.000980 अमेरिकी डॉलर प्रति जीआरटी प्रति घंटा अथवा उसका कोई हिस्सा निर्धारित किए गए हैं और 15000 जीआरटी से अधिक के पोतों के लिए 0.002725 अमेरिकी डॉलर प्रति जीआरटी प्रति घंटा अथवा उसका हिस्सा निर्धारित किया गया है। इस युक्तिकरण से पोतों की कुछ श्रेणियों पर अतिरिक्त बोझ पड़ेगा, परंतु, यह प्रभाव अधिक महत्वपूर्ण नहीं होगा।

संशोधित दरमान में निर्धारित दो टियर बर्थ किराया दर में, 3001 से 10000 स्तर के पोतों के मामले में पर 8 प्रतिशत वृद्धि का प्रभाव पड़ेगा, पोतों की महत्वपूर्ण श्रेणी अर्थात् 15001 से 35000 जीआरटी पर 0.5 प्रतिशत प्रभाव पड़ेगा और 10001 से 15000 जीआरटी के पोतों तथा 35000 से अधिक के पोतों को क्रमशः 35 प्रतिशत और 43 प्रतिशत कमी का लाभ होगा। उक्त प्रशुल्क ढांचे में, समग्र राजस्व स्थिति पर कोई महत्वपूर्ण प्रभाव नहीं पड़ेगा।

- इसी दृष्टिकोण का अनुसरण करते हुए, बर्थ सं. 8 के लिए बर्थ किराया 15000 जीआरटी तक के पोतों के लिए 0.00195 अमेरिकी डॉलर प्रति जीआरटी प्रति घंटा और 15000 जीआरटी से अधिक के पोतों के लिए 0.004072 अमेरिकी डॉलर प्रति जीआरटी प्रति घंटा अथवा उसका हिस्सा निर्धारित किया गया है। यह दर प्रासंगिक वर्तमान स्लैबों की प्रति जीआरटी भारित औसत दर के आधार पर तय की गई है और कुछ मामूली समायोजन किए गए है ताकि युक्तिकरण का प्रभाव एकसमान रहे और उसी समय पत्तन के लिए राजस्व तटस्थ स्थिति व्यवस्थित रहे।

  उल्लिखित दरों में, महत्वपूर्ण स्लैब अर्थात् 15001 से 35000 जीआरटी पर 4 प्रतिशत का मामूली प्रभाव पड़ेगा, 3001 से 10000 जीआरटी के पोतों के मामले में 8 प्रतिशत की वृद्धि होगी और 10001 से 15000 जीआरटी के पोतों और 35000 जीआरटी से अधिक के पोतों के मामले में क्रमशः 28 प्रतिशत और 16 प्रतिशत की कमी आएगी। प्रशुल्क में इस युक्तिकरण के कारण विदेशगामी पोतों से अर्जन के लिए संभावित लगभग रू0 112 लाख प्रतिवर्ष की अतिरिक्त आय से तटीय पोतों से होने वाली आय में कमी को पूरा करेगा और इस प्रकार पत्तन की राजस्व तटस्थ स्थिति इस युक्तिसंगत प्रशुल्क ढांचे में व्यवस्थित की जाएगी।

- बर्थ सं. 9 में, एमओपीटी द्वारा प्रस्तावित एकसमान बर्थ किराये से 30000 जीआरटी से कम के पोतों के मामले में 150 प्रतिशत वृद्धि होगी, 30001 से 35000 जीआरटी स्तर के पोतों के मामले में 2 प्रतिशत वृद्धि होगी, 35001 से 60000 जीआरटी स्लैब के लिए 7 प्रतिशत कमी होगी और अनुवर्ती दो स्लैबों के लिए क्रमशः 80 प्रतिशत और 67 प्रतिशत कमी आएगी।

  पोत की विशेष श्रेणियों, विशेष रूप से 15000 से 30000 जीआरटी जोकि इस बर्थ में पोतों का 18 प्रतिशत निर्मित करता है, पर इसका प्रभाव महत्वपूर्ण होगा। अन्य बर्थों के लिए किए गए युक्तिकरण के प्रभाव को एकसमान रखने के लिए, तीन टियर प्रशुल्क ढांचा निर्धारित किया गया है अर्थात् 30000 जीआरटी तक, 30001 जीआरटी से 60000 जीआरटी और 60000 जीआरटी से अधिक के पोत। इस दर पर पहुंचने के लिए, इन स्लैबों में से प्रत्येक के लिए विदेशगामी पोत वर्तमान प्रशुल्क पर आधारित भारित औसत दर पर विचार किया गया है। निर्धारित की जाने वाली दरों में, 80000 जीआरटी से अधिक के पोतों के लिए 20 प्रतिशत वृद्धि और प्रशुल्क ढाँचे में युक्तिकरण के कारण 30001 से 35000 जीआरटी के पोतों के मामले में 9 प्रतिशत वृद्धि को छोड़कर, पोतों की किसी भी श्रेणी के लिए वृद्धि नहीं की जाएगी। इन दो स्लैबों के अधीन पोत इस बर्थ विशेष में प्रहस्तित कुल पोतों का लगभग

13 प्रतिशत निर्मित करते हैं। 60001 से 80000 जीआरटी के पोतों को इस युक्तिसंगत प्रशुल्क में प्रचलित प्रशुल्क से 25 प्रतिशत की छूट मिलेगी। ऐसी स्थिति में, इस विश्लेषण के आधार पर, बर्थ सं. 9 के लिए तीन टियर युक्तिसंगत प्रशुल्क ढांचा निर्धारित किया गया है बशर्ते प्रशुल्क के अगले सामान्य संशोधन के समय प्रशुल्क दिशा–निर्देशों के अनुसार आगे युक्तिकरण किया जाएगा।

(घ) **भंडारण गतिविधि :**

भंडारण गतिविधि का लागत विवरण 159 प्रतिशत का पर्याप्त घाटा दर्शाता है। पत्तन ने भंडारण प्रभारों में 20 प्रतिशत वृद्धि और जोखिमपूर्ण कार्गो के लिए भूमि किराये में 10 प्रतिशत वृद्धि का प्रस्ताव किया है ताकि इससे कार्गो को लम्बे समय के लिए रखने से प्रयोक्ताओं को रोका जा सके। प्रस्तावित प्रशुल्क वृद्धि, पत्तन द्वारा परिकल्पित, मुख्य तौर पर कार्गो की तेज़ी से निकासी के लिए है। एमओपीटी द्वारा किए गए निवेदन और इस गतिविधि में भारी राजस्व घाटे को भी स्वीकार करने के मद्देनज़र, इस गतिविधि के अंतर्गत प्रस्तावित प्रशुल्क में वृद्धि स्वीकृत की गई है। इससे अन्य गतिविधियों से इस गतिविधि को होने वाली प्रति–अनुपूर्ति को कुछ हद तक कम करने में भी मदद मिलेगी। इस प्रशुल्क वृद्धि के कारण सृजन के लिए संभावित अतिरिक्त राजस्व संपूर्ण प्रशुल्क वैधता अवधि के लिए मात्र लगभग रू0 125 लाख है।

(xiv) युक्तिकरण और युक्तियुक्त बर्थ किराया प्रभारों सहित पत्तन देयताओं तथा पाइलटेज़ में अनुमत्त प्रशुल्क वृद्धि और भंडारण प्रभारों में अनुमत्त वृद्धि से वर्ष 2006–07 से 2008–09 के लिए रू0 694 लाख का अतिरिक्त राजस्व सृजित होने की संभावना है। इसके अलावा, एमओपीटी द्वारा दिए गए अनुमानन के आधार पर, पत्तन देयताओं की लेवी की बारंबारता को 30 दिनों में एक बार से प्रति प्रवेश आधार में बदलने से लगभग रू0 350 लाख के अतिरिक्त राजस्व के सृजित होने की संभावना है। इस प्रकार, राजस्व में लगभग रू0 10.4 करोड़ की इस वृद्धि से, सीएचएलडी में की गई रू0 5.20 करोड़ की प्रशुल्क कटौती और लागत विवरण में दर्शाया गए रू0 5.42 करोड़ के समग्र घाटे की क्षतिपूर्ति की जाएगी।

(xv) (क) जीवन बीमा निगम (एलआईसी) द्वारा यथा निर्धारित पेंशन देयता और उपदान देयता का जीवनांकिक मूल्यनिरूपण, इसके प्रारंभिक प्रस्ताव में 31 मार्च, 2005 को रू0 227 करोड़ बताया गया था। तत्संबंधी निधि में उस तारीख को संचित शेष पर विचार करने के पश्चात, शेष पेंशन देयता रू0 90 करोड़ अनुमानित की गई थी जिसे पांच वर्षों की अवधि में वसूल करने के लिए प्रस्तावित किया गया था। अतः इसने सीएचएलडी लेवी, मध्यप्रवाह में प्रहस्तित कार्गो पर घाटशुल्क और प्रारंभिक लदाई और दो वर्षों की अवधि के लिए अपटोपिंग प्रभारों को छोड़कर सभी प्रशुल्क मदों पर 10 प्रतिशत की विशेष लेवी शुरू करने और उसके पश्चात स्थिति की समीक्षा करने का प्रस्ताव किया था।

(ख) संशोधित प्रस्ताव में इसने 31 मार्च, 2006 तक के एलआईसी के जीवनांकिक मूल्यनिरूपण के आधार पर पेंशन देयता स्थिति अधुनातन की है। संशोधित परिकलन में, उपदान देयता को छोड़ा गया है और इसके प्रारंभिक प्रस्ताव में शामिल नहीं की गई पेंशनरों की पेंशन देयता पर विचार किया गया है। एमओपीटी ने वर्तमान कर्मचारियों और पेंशनरों के पेंशन देयता अनुमान 31 मार्च, 2006 को रू0 328.72 करोड़ की अभिपुष्टि के लिए एलआईसी की जीवनांकिक मूल्यनिरूपण रिपोर्ट भेजी है। 31 मार्च, 2006 को संचित पेंशन निधि शेष और इस निधि पर वर्ष 2006–07 के लिए 6.5 प्रतिशत की दर से ब्याज पर विचार करने के पश्चात, शेष पेंशन देयता रू0 183 करोड़ का अनुमान लगाया गया है। इस प्रकार, संशोधित परिकलन के आधार पर, एमओपीटी ने पांच वर्षों की अवधि में वसूल की जाने वाली विशेष लेवी 21 प्रतिशत की दर से प्रस्तावित की है।

(ग) जैसाकि जीएमओईए द्वारा सही कहा गया है, पेंशन देयता में घाटे को पहले इसके संचित अधिशेषों/ आरक्षित निधियों से समायोजित किया जाना चाहिए। संशोधित प्रशुल्क दिशा–निर्देशों के खंड 2.5.2 में भी उल्लिखित है कि ऐसी एक बार की देयता को विशेष रूप से चिह्नित निधियों अथवा प्रावधानों से इतर संचित अधिशेषों/आरक्षित निधियों से पूरा किया जाए और यदि फिर भी यह पर्याप्त नहीं होता है तो ऐसी देयताओं को पूरा करने के लिए पत्तन औचित्यपूर्ण कारणों के साथ सीमित अवधि के लिए विशेष दर प्रस्तावित कर सकता है।

(घ) एमओपीटी ने पेंशन निधि शेष पर अगले तीन वर्षों के लिए, प्रचलित ब्याज दर 8 प्रतिशत के स्थन पर 6.5 प्रतिशत की ब्याज दर पर विचार किया है। ब्याज दर को प्रचलित ब्याज दर से अधुनातन किया

गया है और तदनुसार पेंशन निधि देयता रू0 176.77 करोड़ अनुमानित की गई है जोकि नीचे तालिकाबद्ध की गई है :

(रूपए करोड़ों में)

1.	एलआईसी रिपोर्ट के अनुसार 31 मार्च, 2006 को पेंशन देयता का जीवनांकिक मूल्यनिरूपण	328.72
2.	घटाएं : 31 मार्च, 2006 को संचित निधियां	120.62
3.	31 मार्च, 2006 को शेष देयता (1–2)	208.10
4.	घटाएं : वर्ष 2006–07 से 2008–09 के लिए निधि शेष पर 8% ब्याज	31.33
5.	वसूल किया जाने वाली शेष पेंशन निधि (3–4)	176.77

(ड.) प्रस्तावित पेंशन लेवी अधिरोपित करने के प्रयोजन से, एमओपीटी ने सीएचएलडी लेवी, मध्यप्रवाह पर घाटशुल्क, प्रारंभिक लदाई और अपटोपिंग पर प्रभारों से होने वाली आय पर इन आधारों पर विचार नहीं किया है कि ये गतिविधियां स्वतः समर्थित और अधिशेष में हैं। 21 प्रतिशत की संपदा और रेलवे आय में से कुछ आय, एसडब्ल्यूपीएल से प्राप्ति–योग्य राजस्व हिस्सा और प्रचालक से लाइसेंस शुल्क की भी कुल आय से अलग रखा गया।

यह उल्लेख करना प्रासंगिक है कि पेंशन देयता पत्तन के सभी कर्मचारियों तथा पेंशनरों के संदर्भ में है जिन्हें विभिन्न गतिविधियों में लगाया गया था। इसलिए, कुछ श्रेणियों के लिए विशेष लेवी को केवल इसलिए अलग रखने का कोई औचित्य नहीं है कि ऐसी गतिविधियां अधिशेष में हैं। इस संदर्भ में, लागत में वृद्धि सूत्र के आधार पर अलग–अलग गतिविधियों में निर्धारित अधिशेष/घाटा प्रासंगिक नहीं है।

इसके मद्देनज़र, राजस्व अर्जित करने वाली सभी गतिविधियां जिसके लिए संशोधित दरमान में प्रशुल्क निर्धारित है, इस विशेष दर की शर्त पर होंगी।

(च) एमओपीटी ने पेंशन देयता को पांच वर्षों के भीतर वसूल करने का प्रस्ताव किया है। एमओपीटी ने इस बात का कारण नहीं भेजा है कि इस पेंशन देयता जोकि पिछली जरूरतों का संचय है, को पांच वर्ष की छोटी–सी अवधि में ही प्रयोक्ताओं से क्यों वसूल किया जा रहा है। पेंशन देयता की वसूली लम्बी अवधि के दौरान करना उपयुक्त होगा जिससे प्रयोक्ताओं पर इस बोझ के प्रभाव को कम किया जा सके।

तदनुसार, उपर्युक्त विश्लेषण पर आधारित, सभी अर्जित करने वाली गतिविधियों, जिनके लिए संशोधित दरमान में प्रशुल्क निर्धारित है, पर 7 प्रतिशत की दर से विशेष लेवी निर्धारित की गई है। यह विशेष दर संपदा किरायों के मामले मे लागू होगी बशर्ते अलग–अलग पट्टा करार पट्टा अवधि के दौरान पट्टा प्रभारों के संशोधन की अनुमति प्रदान करते हैं।

चूंकि रेलवे दरों का निर्धारण इस प्राधिकरण के क्षेत्राधिकार में नहीं आता है, इसलिए केवल वसूली के परिकलन के प्रयोजन से रेलवे प्रशुल्क पर इस लेवी विचार किया गया है।

प्रस्तावित विशेष लेवी में, पत्तन को इस आदेश के लागू होने की तारीख से विचाराधीन तीन वर्षों के लिए पेंशन देयता संबंधी लगभग रू0 34 करोड़ वसूल करने के योग्य होना होगा।

(छ) इस प्राधिकरण द्वारा निर्धारित विशेष दर केवल अधिकतम दर है और इसलिए पत्तन अपने व्यवसायिक निर्णय के आधार पर कम दर वसूल कर सकता है अथवा कुछ श्रेणियों को इस लेवी से छूट भी दे सकता है।

(ज) पेंशन निधि स्थिति और अब शुरू की गई विशेष दर पर अगली प्रशुल्क समीक्षा के समय पुनर्विचार किया जाएगा। पत्तन को इसके लिए एक पृथक खाता व्यवस्थित करना होगा और अगली समीक्षा के समय संवीक्षा के लिए लेखा–परीक्षित ब्योरे भेजने होंगे।

(xvi) एमओपीटी ने प्रयोक्ताओं द्वारा विलंबित भुगतान और पत्तन द्वारा विलंबित वापसियों पर दंडात्मक ब्याज प्रस्तावित किया है जोकि समय–समय पर लागू भारतीय स्टेट बैंक की प्राइम लैंडिंग दर से 2 प्रतिशत अधिक होगी। प्रयोक्ताओं द्वारा विलंबित भुगतानों और महापत्तनों द्वारा विलंबित वापसियों पर दंडात्मक ब्याज संबंधी प्रस्तावित उपबंध भारतीय स्टेट बैंक की प्रचलित प्राइम लैंडिंग दर पर 2 प्रतिशत अधिक 13 प्रतिशत की दर से ब्याज अधुनातन किया गया है।

(xvii) जैसाकि संशोधित दिशा–निर्देशों के खंड 2.15 में विनिर्दिष्ट किया गया है कि पत्तन पर आरोप्य कारणों के लिए प्रयोक्ताओं को प्रभार अदा करने की जरूरत नहीं होगी। हमारी सलाह पर एमओपीटी ने इस संबंध में उपयुक्त नोट शामिल किया है परंतु इसे दंडात्मक ब्याज संबंधी उपबंध के साथ जोड़ दिया गया है। चूंकि

इस शर्त को लागू करना केवल दंडात्मक ब्याज तक ही सीमित नहीं है, इसलिए एमओपीटी के संशोधित दरमान में पृथक नोट शामिल किया गया है।

(xviii) एमओपीटी ने तटीय पोतों/कार्गो के लिए रियायती प्रशुल्क प्रस्तावित किया है जोकि संशोधित प्रशुल्क दिशा–निर्देशों के अनुसार सामान्य कार्गो/कंटेनर/विदेशगामी पोतों के लिए निर्धारित प्रशुल्क को 60 प्रतिशत तक होगा। पोत संबंधी प्रभारों के मामले में रियायती प्रशुल्क निर्धारित करते समय, एमओपीटी ने डॉलर मूल्यवर्ग की दर से रूपए में परिवर्तित करने के प्रयोजन से विनिमय दर रू0 43.86 पर विचार किया है। दरों का पुनर्निर्धारण प्रशुल्क दिशा–निर्देशों के अनुसार नहीं है। तथापि, यह स्वीकार करना होगा कि प्रासंगिक दिशा–निर्देशों का उद्देश्य यह सुनिश्चित करना है कि विनिमय दर में उतार–चढ़ाव के संचित प्रभाव के कारण तटीय पोतों पर समय–समय पर बोझ न पड़े।

यह उल्लेख करना प्रासंगिक होगा कि एमओपीटी के दरमान में पिछले सामान्य संशोधन के समय सुविचारित विनिमय दर प्रचलित विनिमय दर से अधिक थी। इसलिए, यदि तटीय पोत दरों को वर्तमान विनिमय दर के संदर्भ में पुनः उल्लिखित नहीं किया जाता है तो यह सरकारी दिशा–निर्देशों का अनुपालन नहीं होगा क्योंकि इसमें अपेक्षा की गई है कि रियायती स्तर पर निर्धारित किया जाने वाला ऐसा प्रशुल्क विदेशगामी पोतों के लिए लागू प्रशुल्क का 60 प्रतिशत होगा। इसलिए जहां कहीं वर्तमान प्रशुल्क तटीय रियायत नीति के अनुसार नहीं पाया जाएगा वहां मौजूदा विनिमय दर रू0 45.73 लागू करते हुए डॉलर मूल्यवर्गित दरों के 60 प्रतिशत पर तटीय पोत/कंटेनर दरें निर्धारित की जाएंगी।

(xix) (क) पिछले सामान्य संशोधन आदेशे में दिए गए सुझाव के अनुपालन में, पतन ने पत्तन देयताओं की वसूली की बारंबारता को '30 दिन' आधार से 'प्रति प्रवेश' आधार में संशोधित करने का प्रस्ताव किया है। मुरूगांव शिप एजेंट्स असोसिएशन ने आशंका व्यक्त की है कि वसूली की बारंबारता में प्रस्तावित परिवर्तन तटीय व्यापार, कंटेनर तथा यात्री पोतों को प्रभावित कर सकता है। एमओपीटी ने स्पष्ट किया है कि पत्तन प्रक्रियाओं के साधारणीकरण और युक्तिकरण के लिए गठित निर्देशक समूह ने पत्तन देयताओं की वसूली प्रति प्रवेश आधार पर स्वतः ही वर्ष 1984 से अनुमोदित की थी। अनुमान लगाया गया है कि वसूली की बारंबारता में प्रस्तावित संशोधन के मद्देनज़र कुल 239 पोत प्रभावित होंगे।

यहां यह उल्लेख करना प्रासंगिक है कि पत्तन देय पत्तन में प्रवेश के लिए एक लेवी है और इसे अन्य अधिकांश महापत्तनों में प्रति प्रवेश आधार पर वसूल किया जाता है। इस संबंध में निर्देशक समूह के प्रस्ताव के कार्यान्वयन को टालने के मद्देनजर कुछ पोत एमओपीटी में 30 दिनों में एक बार पत्तन देयताओं की वसूली का लाभ लेते रहे हैं। यह स्वीकार्य है कि लेवी की बारंबारता में परिवर्तन से इकाई दर में तदनुरूपी समायोजन करना आवश्यक हो जाएगा। यदि ऐसा समायोजन किया गया होता तो अन्य पोत संबंधी प्रभारों में वृद्धि की अपेक्षा वाले राजस्व पर कुछ प्रतिकूल राजस्व उलझाव सामने आते। इसके बावजूद, पत्तन देयताओं की दर में वृद्धि 5 प्रतिशत पर सीमित की गई है। उपर्युक्त स्थिति के मद्देनज़र और अन्य महापत्तनों में प्राप्त की गई स्थिति के आधार पर भी यह प्राधिकरण पत्तन देयताओं की वसूली की बारंबारता में प्रस्तावित संशोधन को स्वीकार करता है। जैसाकि पहले कहा गया है, इस संशोधन के कारण सृजित होने वाले अनुमानित अतिरिक्त राजस्व, सीएचएलडी लेवी में की जाने वाली प्रशुल्क कमी और पत्तन की समग्र घाटा स्थिति के कारण राजस्व में कटौती की आंशिक रूप में पूर्ति करेगा।

केवल यानांतरकों के मामले में, पत्तन ने तीस दिनों मे एक बार पत्तन देयताओं की वसूली जारी रखने का प्रस्ताव किया है। यह सर्वविदित है कि ऐसे यानांतरक केवल चार हैं और उनकी प्रचालनात्मक आवश्यकता के कारण वे नियमित रूप से पत्तन में आते–जाते रहते हैं। इसलिए, एमओपीटी का प्रस्ताव कुछ समय के लिए स्वीकार किया गया है।

(ख) वर्तमान दरमान लौह अयस्क का वहन नहीं करने वाले देशी जलयान, टगों, लॉंचों, मछलीमार ट्रॉलरों के लिए रियायती पत्तन देय निर्धारित करता है। अयस्क का वहन करने वाले देशी जलयान, लॉंचों और बार्जों के लिए पत्तन देय प्रभार्य नहीं किया गया है। प्रस्तावित दरमान में, एमओपीटी ने इस प्रविष्टि को हटा दिया है। चूंकि प्रस्तावित परिवर्तन के लिए कोई कारण नहीं बताया गया है, इसलिए यह प्राधिकरण प्रस्तावित परिवर्तन के प्रभाव को परिगणित करने की स्थिति में नहीं है। अतः वर्तमान प्रशुल्क ढांचा को इन पोतों के लिए जारी रखने की अनुमति देता है।

(xx) एमओपीटी ने संशोधित प्रस्ताव में पत्तन देयताओं में 50 प्रतिशत रियायत, क्रूज़ पोतों के मामले में पाइलटेज़, बर्थ किराया और लंगरगाह प्रभार में 30 प्रतिशत रियायत प्रस्तावित की हैं। यह सर्वविदित है कि इस श्रेणी के पोतों को पत्तन की ओर आकर्षित करने के लिए एमओपीटी द्वारा नवम्बर, 2004 से ऐसे रियायती प्रशुल्क

पहले ही दिए जा रहे थे। पत्तन के व्यवसायिक निर्णय पर विश्वास करते हुए, प्रस्ताव अनुमोदित किया गया है।

(xxi) वर्तमान पाइलटेज़ शुल्क पत्तन के पाइलट, क्रू के साथ पाइलट लॉंच, टोइंग प्रचालनों और जलयान के अनुरोध पर एक स्थानांतरण प्रचालन सेवाओं के लिए वसूल किया जाने वाला एक समेकित प्रभार है। संशोधित प्रशुल्क दिशा–निर्देश पाइलटेज़ शुल्क को पर्याप्त क्षमता की टगों/लॉंचों की अपेक्षित संख्या के साथ एक अंतर्मुखी, एक बर्हिमुखी गतिविधि और 'पत्तन की सुविधा' के लिए पोतों के स्थानांतरण की सुविधा प्रदान करने के लिए एक समेकित शुल्क परिभाषित करता है। तदनुसार, पत्तन ने संशोधित प्रशुल्क दिशा–निर्देशों के अनुसार पाइलटेज़ शुल्क की वर्तमान परिभाषा को संशोधित करने का प्रस्ताव किया है। तथापि, इसने एक स्थानांतरण तत्व को अलग रखे जाने पर पाइलटेज़ शुल्क की वर्तमान इकाई दर में तदनुरूपी समायोजन नहीं किया है।

स्थानांतरण तत्व को वर्तमान समेकित शुल्क में शामिल किए जाने के बारे में कोई सूचना उपलब्ध नहीं होने के कारण, यह प्राधिकरण स्थानांतरण तत्व को अलग रखे जाने के कारण पाइलटेज़ शुल्क में 10 प्रतिशत कमी करने का निर्णय लेता है। यही दृष्टिकोण न्यू मेंगलूर पतन न्यास, विशाखापत्तनम पत्तन न्यास और जवाहरलाल नेहरू पत्तन न्यास के हाल ही के मामलों में अपनाया गया था। इस संशोधन के कारण आय में कमी को प्रयोक्ताओं के अनुरोध पर पोतों के स्थानांतरण के लिए एमओपीटी द्वारा वसूल किए जाने वाले पृथक स्थानांतरण प्रभारों से क्षतिपूर्ति की जा सकती है।

(xxii) वर्तमान स्थानांतरण प्रभार तीन टियर जीआरटी स्लैबों के लिए स्थानांतरण कार्य के अनुसार है। इसने संशोधित प्रशुल्क दिशा–निर्देशों के अनुसार, स्थानांतरण प्रभार प्रति जीआरटी प्रति स्थानांतरण तीन टियर गिरती दरों में निर्धारित करने का प्रस्ताव किया है। प्रथम स्लैब के लिए दर पर पहुंचने के लिए एमओपीटी द्वारा औसत प्रति जीआरटी दर को आधार के रूप में और उसकी 20 प्रतिशत वृद्धि पर विचार किया गया है। पाइलटेज़ शुल्क के मामले में अनुमत्त प्रशुल्क वृद्धि के अनुसार, प्रथम स्लैब के लिए स्थानांतरण प्रभार निर्धारित करते समय भारित औसत प्रति जीआरटी दर पर 3 प्रतिशत प्रशुल्क वृद्धि की अनुमति दी गई है। उसके पश्चात अन्य स्लैबों के लिए अधोमुखी दरें संशोधित प्रशुल्क दिशा–निर्देशों के अनुसार निर्धारित की गई हैं।

(xxiii) संशोधित प्रशुल्क दिशा–निर्देशों में उल्लिखित है कि पत्तन पर आरोप्य कारणों से हुए विलंबों के लिए प्रयोक्ताओं को पत्तन को विलंब शुल्क अदा नहीं करने होंगे। तदनुसार, एमओपीटी ने हमारी सलाह के आधार पर, एक उपबंध शामिल किया है कि जब पोत पत्तन उपस्कर के खराब होने के कारण अथवा बिजली गुल होने के कारण अथवा पत्तन पर आरोप्य कारणों से लगातार एक घंटे से अधिक इसके बर्थ पर बेकार खड़ा रहता है तो उस अवधि के लिए बर्थ किराया वसूल नहीं किया जाएगा बशर्ते ये प्रतिबंध रात्रि नौचालन और विपरीत मौसम नहीं होने के कारण अधिरोपित किए गए हों। प्रस्तावित उपबंध संशोधित प्रशुल्क दिशा–निर्देशों में निर्धारित सिद्धांतों के अनुसार हैं और इसलिए इन्हें स्वीकार किए जाते हैं।

(xxiv) एमओपीटी ने उस मामले में स्थानांतरण प्रभार शुरू किए हैं जब पोत कार्गो उतारने के बाद पत्तन की सीमाओं से बाहर सफाई के लिए जाता है और पत्तन में पुनः प्रवेश करता है। स्पष्ट रूप से कहा गया है, यह प्रचालन पाइलटेज़ सेवा का दूसरा सैट हो सकता है, केवल स्थानांतरण मात्र नहीं। चूंकि पत्तन ने ऐसे मामलों में केवल स्थानांतरण प्रभारों की वसूली का प्रस्ताव किया है, इसलिए इस प्राधिकरण को प्रस्तावित व्यवस्था अनुमोदित करने का अधिकार नहीं है।

(xxv) पाइलट को रोके रखने, माँग–पत्र के रद्दकरण आदि के लिए वर्तमान प्रभारों में 20 प्रतिशत वृद्धि करने का प्रस्ताव किया गया है। चूंकि ये प्रभार निवारक के रूप में कार्य करेंगे, इसलिए इन प्रशुल्क मदों के लिए प्रस्तावित वृद्धि अनुमोदित की गई है।

(xxvi) (क) लदाई/उतराई कार्गो प्रचालनों अथवा यात्रियों को चढ़ाने/उतारने में असंलग्न पोतों के लिए लंगरगाह प्रभारों में 20 प्रतिशत वृद्धि किए जाने का प्रस्ताव किया गया है। इस उप–गतिविधि में दर्शाई गई अधिशेष स्थिति के मद्देनज़र बर्थ किराया प्रभार में किसी संशोधन की अनुमति नहीं देने के निर्णयानुसार, लंगरगाह प्रभार में प्रस्तावित प्रशुल्क वृद्धि की अनुमति नहीं है। तथापि, पत्तन की निकट राजस्व तटस्थ स्थिति बनाए रखने के लिए प्रशुल्क ढाँचे का युक्तिकरण किया गया है।

(ख) लदाई/उतराई कार्गो प्रचालनों अथवा यात्रियों को चढ़ाने/उतारने में संलग्न पोतों के मामले में, संशोधित प्रशुल्क दिशा–निर्देशों का अनुपालन करने वाली वर्तमान छह टियर दरों के स्थान पर एकसमान लंगरगाह प्रभार निर्धारित किए गए हैं। एमओपीटी द्वारा प्रस्तावित युक्तिकरण का मतलब ईस्ट ब्रेक वॉटर और वैस्ट ऑफ ब्रेक वॉटर में 20001 से 40000 जीआरटी क्षमता के पोतों के लिए क्रमशः 18 प्रतिशत और 29 प्रतिशत वृद्धि करना होगा।

एमओपीटी द्वारा भेजे गए सांख्यिकी ब्योरों के आधार पर, यह पाया गया है कि 20001 जीआरटी से 40000 जीआरटी क्षमता के पोत ईस्ट ऑफ ब्रेक वॉटर में लंगरगाह सुविधा प्राप्त कर रहे कुल पोतों का लगभग 93 प्रतिशत निर्मित करते हैं। चूंकि यह महत्वपूर्ण श्रेणी है, इसलिए एकसमान दर पोतों की इस श्रेणी के लिए लागू प्रशुल्क के वर्तमान स्तर पर निर्धारित की गई है।

वैस्ट ऑफ ब्रेक वॉटर में, 20001 से 40000 जीआरटी क्षमता के पोत लंगरगाह सुविधा प्राप्त कर रहे कुल पोतों का लगभग 47 प्रतिशत निर्मित करते हैं और अगली महत्वपूर्ण श्रेणी 80000 जीआरटी और उससे अधिक के पोत हैं। एमओपीटी द्वारा प्रस्तावित प्रशुल्क युक्तिकरण का 80000 जीआरटी के पोतों के लिए 66 प्रतिशत वृद्धि और स्लैब 20001 से 40000 जीआरटी में 29 प्रतिशत वृद्धि का महत्वपूर्ण प्रभाव पड़ने की संभावना है। एमओपीटी द्वारा भेजे गए सांख्यिकी विश्लेषण के आधार पर, भारित औसत दर 0.000572 अमेरिकी डॉलर प्रति जीआरटी प्रति घंटा परिगणित की गई है। इस दर पर, महत्वपूर्ण स्लैब पर 5 प्रतिशत की मामूली कमी होगी और 80000 जीआरटी से अधिक के पोत के मामले में 22 प्रतिशत वृद्धि होगी। चूंकि पत्तन तटस्थ राजस्व स्थिति बनाए रखने में समर्थ होगा, इसलिए वैस्ट ऑफ ब्रेक वॉटर्स में लंगरगाह शुल्क 0.000572 अमेरिकी डॉलर प्रति जीआरटी प्रति घंटा है।

(xxvii) (क) क्षमता संबद्ध प्रशुल्क योजना (ईएलटीएस) इस प्राधिकरण द्वारा अगस्त, 2000 में संशोधित की गई थी और जिसे सितम्बर, 2002 में अधिसूचित वर्तमान दरमान में शामिल किया गया था।

एमओपीटी ने ईएलटीएस योजना की समीक्षा के लिए एक पृथक प्रस्ताव दाखिल किया है जिसपर अलग–से विचार किया जा रहा है। एमओपीटी ने बताया है कि जीएमओईए, भारतीय राष्ट्रीय पोतस्वामी असोसिएशन (आईएनएसए) और मुरूगांव शिप्स एजेंट्स असोसिएशन (एमएसएए) के सदस्यों वाली संयुक्त समिति ने इस मुद्दे पर कई बैठकें की थीं और आगमन समय के प्रयोजन से 90 प्रतिशत कार्गो संचयन निर्धारित करने की सहमति बनी। वे पांच वर्षों के आँकड़ों की उपलब्धता के अभाव में प्रचालन वर्ष 2004–05 के लिए समाप्ति सीमा पर पहुंचने के लिए दो वर्षों के आंकड़ों पर विचार करने के लिए भी सहमत हो गए थे। इस प्राधिकरण ने तदनुसार वर्ष 2004–05, 2005–06 और 2006–07 के लिए एमओपीटी की प्रस्तावित व्यवस्था को तदर्थ अनुमोदन प्रदान किया था।

इस प्राधिकरण द्वारा वर्ष 2000 में अनुमोदित ईएलटी योजना के अनुसार, औसत समाप्ति सीमा पिछल 5 वर्षों के आँकड़ों के आधार पर नियत किया जाना चाहिए। चूंकि पिछले 5 वर्षों के आँकड़े उपलब्ध नहीं हैं इसलिए प्रचालन वर्ष 2006–07 के लिए समाप्ति सीमा पिछले 4 वर्षों के वास्तविक आँकड़ों के आधार पर परिगणित की अनुमति दी गई है। प्रचालन वर्ष 2007–08 से, समाप्ति सीमा अगस्त, 2000 में अनुमोदित ईएलटीएस योजना के अनुसार पांच वर्षों के वास्तविक आँकड़ों के आधार पर अवश्य परिगणित की जानी चाहिए।

एमओपीटी ने सामान्य संशोधन प्रस्ताव में यह शर्त शामिल करने का प्रस्ताव किया है कि ईएलटीएस बर्थ सं. 9 में लादे गए लौह अयस्क पोतों के लिए लागू होगी, ईएलटी योजना बर्थ सं. 9 में लादे गए सभी पोतों पर लागू होगी का उपक्षेप कर भले ही वे पहले मध्यप्रवाह में लादे गए हों और बाद में बर्थ सं. 9 में लादे गए हों। प्रस्ताव को शामिल करने पर किसी प्रयोक्ता संगठन की ओर से आपत्ति नहीं की गई। प्रस्तावित शर्त को शामिल करना स्वीकार किया गया है।

(ख) ईएलटी योजना की राजस्व स्थिति और स्टॉफ को किए गए प्रोत्साहन भुगतान का सार वर्ष 2002–03 से 2005–06 के लिए राजस्व घाटा दर्शाता है। यह अनुमान लगाया गया है कि सार विवरण में दिखाया गया यह घाटा स्टॉफ को इकाई, जिसमें लंबे समय से संशोधन नहीं किया गया है, के आधार पर किए गए प्रोत्साहन भुगतानों के कारण हुआ है। संयोगवश, एमओपीटी इन आधारों पर स्वीकृत तत्व में संशोधन करने के लिए उत्सुक नहीं है कि इस कार्गो के प्रहस्तन के प्रचालन में तकनीकी बदलाव नहीं किए गए हैं।

जब ईएलटी योजना मौजूदा औसत उत्पादकता के संदर्भ में प्रत्येक वर्ष समायोजित की जाती है तब एमओपीटी द्वारा किए गए उत्पादकता भुगतान की इकाई समायोजित नहीं की जाती है। संशोधित प्रशुल्क दिशा–निर्देशों का खंड 2.6.2 पत्तन से विशेष रूप में अपेक्षा करता है कि वह मैनिंग मान/मात्रा की नियमित

रूप से समीक्षा और समायोजन करे। यहां तक कि एमएसए ने भी यह उल्लेख किया है कि यह इकाई पुरानी हो गई है और इसकी समीक्षा और संशोधित किए जाने की आवश्यकता है। ऐसी स्थिति में, इकाई में संशोधन नहीं करने के लिए पत्तन द्वारा दिए गए कारणों को स्वीकार नहीं किया जा सकता। अतः एमओपीटी को सलाह दी जाती है कि वह प्रमुख कार्गो मदों के संशोधन के लिए नियमानुसार कार्यवाही और प्रचालन में प्रोत्साहन योजनाओं की समीक्षा करे।

(xxxviii) विभिन्न ब्रेक बल्क कार्गो मदों के लिए घाटशुल्क की यथामूल्य दरें निर्धारित करने वाली वर्तमान अनुसूची को हटाने का प्रस्ताव किया गया है। इसने कार्गो की इस श्रेणी के लिए प्रति टन दर वसूल करने का प्रस्ताव किया है तथापि ब्रेक बल्क कार्गो के लिए कार्गो–वार प्रति टन दर प्रस्तावित नहीं की है। इस परिस्थिति में, यह अनुमान लगाना अनुचित नहीं होगा कि सभी ब्रेक बल्क कार्गो घाटशुल्क की वसूली के प्रयोजन से अपरिगणित सामानों के रूप में वर्गीकृत किया जाएगा।

वर्तमान लेवी के साथ–साथ वसूल किए जाने के लिए प्रस्तावित घाटशुल्क दर के संदर्भ में ब्रेक बल्क कार्गो मदों की प्रत्येक मद का प्रभाव विश्लेषण विवरण भेजने के हमारे सवाल पर, एमओपीटी ने सामान्य टिप्पणी की है कि यह संशोधन संशोधित प्रशुल्क दिशा–निर्देशों के नियमों के अनुसार प्रस्तावित किया गया है।

इससे सहमत हैं कि संशोधित प्रशुल्क दिशा–निर्देश यथामूल्य दरों को समाप्त करने की अनुशंसा करते हैं परंतु यह भी उल्लेख किया गया है कि ऐसी कार्गो मदों के लिए घाटशुल्क कार्गो के प्रहस्तन और कार्गो के प्रहस्तन तथा भंडारण के समय अपेक्षित विशेष ध्यान के आधार पर अवश्यक पहुंचने चाहिए। एमओपीटी ने प्रस्तावित संशोधन का सुझाव देते समय यह कार्यवाही नहीं की।

जो भी हो, यहां यह उल्लख करना प्रासंगिक है कि ब्रेक बल्क कार्गो के लिए घाटशुल्क की वसूली में प्रस्तावित संशोधन पर किसी भी प्रयोक्ता ने कोई आपत्ति नहीं की थी। इसलिए, यह मान लिया गया है कि प्रस्तावित संशोधन का प्रयोक्ताओं पर कोई महत्वपूर्ण प्रभाव नहीं पड़ेगा और पत्तन ने प्रहस्तित ऐसे कार्गो की मात्रा मामूली है। इस अनुमान के आधार पर, यह प्राधिकरण इस शर्त के साथ प्रस्ताव अनुमोदित करती है कि एमओपीटी को दर की तत्काल समीक्षा करनी होगी और लेवी की इकाई में परिवर्तन से प्रतिकूल रूप में प्रभावित होने वाले किसी प्रयोक्ता से अभ्यावेदन प्राप्त होने की स्थिति में राहत प्रदान करनी होगी।

यदि पत्तन में प्रहस्तित किसी भी ब्रेक बल्क कार्गो की मात्रा विशिष्ट पाई जाएगी तो एमओपीटी को अगली प्रशुल्क समीक्षा के समय प्रहस्तन की लागत पर विचार करते हुए ऐसी कार्गो मदों के लिए अधिक वैज्ञानिक आधार पर कार्गो–वार प्रति टन दर प्रस्तावित करनी होगी।

धूल निवारण के लिए वर्तमान प्रभार बर्थ सं. 10 और 11 के लिए कोयला और कोकं के प्रहस्तन हेतु अनुमोदित किए गए हैं। एमओपीटी ने वर्तमान लेवी को बर्थ सं. 7 में भी लागू करने का प्रस्ताव किया है जहां इसने धूल वाले कार्गो के प्रहस्तन का प्रस्ताव किया है। एमओपीटी द्वारा भेजे गए प्रासंगिक सेवाएं प्रदान करने के लिए कुल व्यय/आय के ब्योरे दर्शाते हैं कि पत्तन मौजूदा प्रशुल्क स्तर पर प्रचालन व्यय को पूरा करने की स्थिति में है।

इसने इस बर्थ में प्रहस्तित निस्तप्त पेट्रोलियम कोक के लिए यह प्रभार वसूल नहीं करने का प्रस्ताव किया है।

(xxix) (क) पत्तन ने कंटेनरों के भंडारण के लिए कोई निःशुल्क अवधि प्रस्तावित नहीं की है। यह उल्लेख करना प्रासंगिक है कि संशोधित प्रशुल्क दिशा–निर्देशों के अनुसार, सीमाशुल्क अवकाश दिवसों और पत्तन के अप्रचालन दिवसों को छोड़कर निःशुल्क दिनों की अनुमति दी जानी चाहिए और इसके बाद भंडारण प्रभार वसूल किस जा सकते हैं। एमओपीटी ने तर्क दिया है कि चूंकि भंडारण शैड और भांडागार में रखे गए कार्गो पर निःशुल्क अवधि दी गई है, इसलिए कंटेनरों के लिए कोई निःशुल्क अवधि निर्धारित करना आवश्यक नहीं होगा। एमओपीटी का यह तर्क संशोधित प्रशुल्क दिशा–निर्देशों के अनुसार सही नहीं है। यह उल्लेख करना प्रासंगिक है कि अधिकांश महापत्तनों/निजी प्रचालकों ने तीन से दस दिनों की निःशुल्क अवधि निर्धारित की हुई है जिसके बाद भंडारण प्रभार वसूल कियाजता है। इस प्राधिकरण ने भंडारण प्रभार की वसूली के प्रयोजन से आयात और निर्यात कंटेनरों के लिए कम से कम एक दिन की निःशुल्क अवधि देने का निर्णय लिया है। संयोगवश इसी प्रकार की परिस्थितियों के अंतर्गत, इस प्राधिकरण ने हाल ही में न्यू मेंगलूर पत्तन न्यास और विशाखापत्तनम पत्तन न्यास के मामले में कंटेनरों के लिए एक दिन की निःशुल्क अवधि निर्धारित की है। किसी भी स्थिति में, इससे एमओपीटी पर कोई प्रतिकूल वित्तीय प्रभाव नहीं पड़ेगा क्योंकि प्रहस्तित कंटेनर मात्रा प्रचुर नहीं है। निःशुल्क अवधि प्रशुल्क दिशा–निर्देशों के खंड 5.8.1 के अनुसार सीमाशुल्क के अधिसूचित अवकाश दिवसों और पत्तन के अप्रचालन दिवसों को छोड़कर होगी।

(ख) एमओपीटी हमारी सलाह पर एक नोट शामिल करने के लिए सहमत हो गया है कि कंटेनर के लिए समेकित प्रहस्तन प्रभारों में कंटेनर के लिए घाटशुल्क सहित कंटेनरबद्ध कार्गो पर घाटशुल्क शामिल है। चूंकि प्रस्तावित नोट इस प्रशुल्क मद के अंतर्गत प्रदान की गई सेवाओं को स्पष्ट करने के लिए है, इसलिए संशोधित दरमान में प्रस्तावित नोट शामिल करना स्वीकार कर लिया गया है।

(xxx) भंडारण गतिविधि 159 प्रतिशत का पर्याप्त घाटा दर्शाती है। इस प्राधिकरण द्वारा पिछले प्रशुल्क संशोधन आदेश में दी गई सलाह के संदर्भ में, यह स्पष्ट किया गया है कि केवल केन्द्रीय भंडारण निगम (सीडब्ल्यूसी) और भारतीय खाद्य निगम (एफसीआई) ने मुरूगांव पतन के समीप भंडारण सुविधा दी है। एफसीआई के गोदाम निजी पार्टियों के लिए आबंटित नहीं किए जाते और इसलिए एफसीआई द्वारा किराया प्रभार निर्धारित नहीं किए गए हैं। सीडब्ल्यूसी द्वारा वसूल किया जाने वाला किराया प्रभार खुले भंडारण के लिए रू0 330/– प्रति 10 वर्ग मीटर प्रति सप्ताह और ढके हुए भंडारण के लिए रू0 500/– प्रति 10 वर्ग मीटर प्रति सप्ताह बताया गया है और इसके अलावा, कार्गो के बीमा के लिए प्रभार भी अलग–से वसूल किए जाते हैं। इसके विपरीत, एमओपीटी द्वारा उपयुक्त निःशुल्क अवधि के बाद कार्गो के रखने पर दंड के प्रावधान के साथ प्रस्तावित भंडारण प्रभार बीमाशुदा शैडों के लिए रू0 360/– प्रति 10 वर्ग मीटर प्रति 10 दिन और गैर–बीमाकृत शैडों के लिए रू0 270/– प्रति 10 वर्ग मीटर प्रति 10 दिन है।

एमओपीटी ने वर्ष 2003 में मुख्यतः धूलपूर्ण कार्गो की तेज़ी से निकासी के लिए प्रयोक्ताओं को प्रेरित करने हेतु व्यवसायिक माल के भंडारण में कुछ युक्तिकरण का प्रस्ताव किया था। हालांकि एमओपीटी इसे युक्तिकरण माना था, उस समय प्रचलित भंडारण प्रभारों में वृद्धि की जानी थी और इसलिए इस प्राधिकरण ने यह प्रस्ताव स्वीकार नहीं किया था। एमओपीटी ने यह भी बताया था कि कोक/कोयला कार्गो मई, 2004 से बीओओटी प्रचालक को स्थानांतरित कर दिया जाएगा। इसलिए, बीओओटी प्रचालक में प्रचालनों के स्थायीकरण के बाद दर की समीक्षा करने और एमओपीटी द्वारा किए जाने वाले अन्य उपयुक्त प्रशासनिक उपायों से प्राप्त होने वाले अनुभवों से इस मुद्दे को सुझाने का निर्णय लिया गया था। एमओपीटी ने वर्तमान सामान्य संशोधन प्रस्ताव में व्यापारिक माल के भंडारण में किसी युक्तिकरण का प्रस्ताव नहीं किया है। इसने भंडारण शैडों और भांडागार के लिए प्रचलित प्रभारों में 20 प्रतिशत की एकसमान वृद्धि करने का प्रस्ताव किया है।

यह सही है कि संपूर्ण पत्तन की कार्गो प्रहस्तन गतिविधि और समग्र लागत स्थिति में दर्शाई गई अधिशेष स्थिति के मद्देनज़र कोई वृद्धि न्यायसंगत नहीं है। तथापि, यह स्वीकार किया जा सकता है कि पत्तन के भंडारण क्षेत्र को यानांतरण सामान के भंडारण के लिए अधिक प्रभावशाली ढंग से इस्तेमाल किए जाने की आवश्यकता है। भंडारण क्षेत्र के प्रभावी उपयोग के लिए प्रयोक्ताओं को कार्गो की शीघ्र निकासी करनी होगी। इस दृष्टिकोण के मद्देनजर और इस सुविधा के लिए पत्तन के समीप वसूल किए गए प्रशुल्क पर भी विचार करते हुए शैडों, भांडागार और घाटों के लिए भंडारण प्रभार में प्रस्तावित 20 प्रतिशत की वृद्धि को स्वीकार कर लिया गया है।

इसी क्रम में, विस्फोटकों और अन्य खतरनाक सामानों के लिए विलंब प्रभार में प्रस्तावित 10 प्रतिशत वृद्धि भी अनुमोदित की जाती है।

(xxxi) पत्तन ने प्रस्ताव किया है कि यदि प्रयोक्ताओं को संशोधित प्रशुल्क दिशा–निर्देशों के अनुसार प्रचालन क्षेत्र किराया आधार पर पट्टे पर दे दिया जाता है तो कार्गो/कंटेनर पर कोई भंडारण प्रभार/विलंब शुल्क वसूल नहीं किया जाएगा। प्रस्तावित प्रावधान स्वीकृत किया गया है।

जैसाकि पहले उल्लेख किया गया है, संशोधित प्रशुल्क दिशा–निर्देश सिफारिश करते हैं कि पत्तन के कारण होने वाले विलंबों के लिए प्रयोक्ताओं को दंडित नहीं किया जाना चाहिए। तदनुसार, पत्तन ने हमारे सुझाव पर अपने दरमान में यह शर्त शामिल करना स्वीकार कर लिया है कि जब पत्तन द्वारा अधिरोपित कारणों से निकासी नहीं की जा सकती है अथवा आयात कार्गो/कंटेनर अथवा निर्यात कार्गो के पोत–भरण की सुपुर्दगी नहीं की जाएगी तो ऐसी अवधि के लिए कंटेनरों पर कार्गो/भंडारण प्रभार पर विलंब शुल्क की वसूली नहीं की जाएगी।

(xxxii) (क) पत्तन ने प्रहस्तन प्रभारों के मामले में तटीय कार्गो के लिए रियायती दर प्रस्तावित नहीं की है। यह उल्लेख करना प्रासंगिक होगा कि सरकारी निर्देश और इस प्राधिकरण के दिनांक 07 जनवरी, 2005 के आदेशानुसार, कार्गो संबंधी प्रभारों के लिए रियायती प्रशुल्क घाटशुल्क सहित जलयान से तट स्थानांतरण और घाट से भंडारण यार्ड/भंडारण यार्ड से घाट के सभी प्रासंगिक प्रहस्तन प्रभारों पर लागू है। यद्यपि,

एमओपीटी की जिम्मेदारी लेबर आपूर्ति तक सीमित की जाए, यह कार्गो प्रहस्तन के प्रयोजन के लिए किया गया है और इसलिए इस प्रहस्तन प्रभार को पात्र तटीय कार्गो के लिए रियायती प्रशुल्क के अधीन लाया जाना चाहिए। नौभरण गतिविधि के मामले में, तटीय कार्गो के लिए 60 प्रतिशत पृथक रियायती प्रशुल्क निर्धारित किया गया है। कंटेनर और अन्य घाट प्रचालनों के लिए प्रहस्तन प्रभारों के मामले में, इसके दरमान में अन्यत्र निर्धारित सामान्य शर्त के स्थान पर प्रासंगिक अनुसूची में इससे संबंधित सामान्य शर्त निर्धारित की गई है।

(ख) इसने हमारे अनुरोध पर यह शर्त शामिल की है कि यानांतरण कंटेनर के लिए प्रहस्तन प्रभारों की रियायती दर लदाई अथवा उतराई चक्र में सामान्य प्रहस्तन प्रचालन के लिए प्रहस्तन प्रभारों के 1.5 गुणा से अधिक नहीं होगी। यह प्रशुल्क दिशा–निर्देशों के खंड 5.5.1 के अनुसार है और इसलिए इसे स्वीकार किया गया है।

(xxxiii) एमओपीटी ने संपदा किरायों में 10 प्रतिशत वृद्धि करने का प्रस्ताव किया है। संशोधित प्रशुल्क दिशा–निर्देशों के अध्याय–8 में विशेष रूप से उल्लेख किया गया है कि संपदा किरायों के संशोधन के लिए महापत्तन को सरकार द्वारा जारी किए गए वर्तमान दिशा–निर्देशों का अनुपालन करना होगा। संपदा किरायों में प्रस्तावित संशोधन, महापत्तनों के लिए भूमि नीति पर सरकार द्वारा जारी किए गए दिशा–निर्देशों की पुष्टि नहीं करता है। एमओपीटी संपदा किरायों के संशोधन के लिए सरकारी दिशा–निर्देशों के अनुसार पृथक प्रस्ताव दाखिल करने के लिए सहमत हो गया है। एमओपीटी को निर्देश दिया जाता है कि इस मामले में आदेश के 4 माह के भीतर अपना प्रस्ताव दाखिल करे।

इसी बीच, दरमान में एक सामान्य नोट शामिल किया गया है कि संपदा संबंधी प्रभारों पर शासित वर्तमान शर्तें/टिप्पणियां तब तक लागू रहेंगी जब तक सरकार द्वारा फरवचरी–मार्च, 2004 में घोषित भूमि नीति दिशा–निर्देशों में निर्धारित शर्तों से अप्रासंगिक नहीं हो जाते हैं।

(xxxiv) कार्गो प्रहस्तन उपकरण के किराया प्रभारों को वर्तमान प्रशुल्क पर, फ्लोतिला के किराया प्रभार में प्रस्तावित 20 प्रतिशत वृद्धि को छोड़कर, जारी रखने का प्रस्ताव किया गया है। चूंकि कोई लागत औचित्य नहीं भेजा गया है, इसलिए प्रस्तावित वृद्धि को स्वीकार नहीं किया गया है।

(xxxv) एमओपीटी ने बताया है कि वर्तमान में उसके पास कोई अधिकृत सेवा प्रदाता नहीं है। तथापि, एमओपीटी को संशोधित प्रशुल्क दिशा–निर्देशों के खंड–7 का अनुपालन करने की सलाह दी गई है जिसमें पतन जब चाहे एमपीटी अधिनियम, 1963 की धारा 42 (3) के अंतर्गत सेवा प्रदान करने के लिए किसी भी व्यक्ति को प्राधिकृत कर सकता है।

यद्यपि, पत्तन ने पुष्टि की है कि पत्तन सीमाओं के भीतर एमपीटी अधिनियम की धारा 42 (3) के अंतर्गत कोई योग्यताप्रदायी गतिविधि नहीं चलाई जा रही है, पत्तन के लिए यह उचित होगा कि वह इस बात की आगे जाँच करे कि पत्तन गतिविधि, नौभरण आदि के लिए तैनात किए निजी उपस्कर धारा 42 के अंतर्गत चिह्नित गतिविधियों के अधीन तो नहीं आते हैं। यदि ऐसा पाया जाता है तो ऐसी प्रशुल्क मदों को विनियमित करने के लिए संशोधित प्रशुल्क दिशा–निर्देशों के नियमानुसार पत्तन को कार्रवाई शुरू करनी होगी।

(xxxvi) प्रस्तावित प्रावधानों में से कुछ प्रावधान जोकि अन्य महापत्तनों/निजी टर्मिनलों और संशोधित प्रशुल्क दिशा–निर्देशों में समान निर्धारण के अनुसार नहीं हैं, संशोधित किए गए हैं।

(xxxvii) महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 की धारा 111 के अंतर्गत सरकार द्वारा जारी किए गए निर्देश के अनुसार इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित दरें अधिकतम स्तर की होंगी और कटौतियां/छूट निम्नतम स्तर पर होंगी। एमओपीटी अपने व्यवसायिक निर्णय के आधार पर यदि कम दर वसूल करना चाहता है तो वह ऐसा कर सकता है।

(xxxviii) संशोधित प्रशुल्क दिशा–निर्देश तीन वर्षों का प्रशुल्क वैधता चक्र निर्धारित करते हैं। चूंकि इस विश्लेषण के प्रयोजन से सुविचारित वित्तीय स्थिति केवल 31 मार्च, 2009 तक है, इसलिए संशोधित दरमान की वैधता भी 31 मार्च, 2009 को समाप्त हो जाएगी।

9.1. परिणामस्वरूप, और उपर्युक्त कारणों से, और समग्र विचार–विमर्श के आधार पर, यह प्राधिकरण एमओपीटी का अनुबंध–II के रूप में संलग्न संशोधित दरमान अनुमोदित करता है।

9.2. एमओपीटी के संशोधित दरमान और शर्तें भारत के राजपत्र में आदेश की अधिसूचना की तारीख से 30 दिनों की समाप्ति के पश्चात प्रभावी होंगी और 31 मार्च, 2009 तक प्रभावी रहेंगी। प्रदान किया गया यह अनुमोदन उसके पश्चात स्वतः ही समाप्त जाएगा बशर्ते इस प्राधिकरण द्वारा विशेष रूप से विस्तार न किया जाए।

9.3. एमओपीटी के प्रशुल्क पत्तन द्वारा भेजी गई सूचना पर विशस करते हुए और विश्लेषण में यथा स्पष्ट अनुमानों के आधार पर निर्धारित किए गए हैं। यदि इस प्राधिकरण को निर्धारित प्रशुल्क वैधता अवधि के दौरान, किसी भी समय, ऐसा लगता है कि वास्तविक स्थिति सुविचारित अनुमानों से काफी भिन्न है अथवा इसमें स्वीकृत किए गए अनुमानों से विपथन है तो यह प्राधिकरण एमओपीटी से यह अपेक्षा कर सकती है कि वह उसके प्रशुल्क की समीक्षा के लिए प्रस्ताव दाखिल करे और संशोधित प्रशुल्क में ऐसी भिन्नताओं के कारण हुए लाभ को पूर्णतः समायोजित किया जा सके।

9.4. इस संबंध में, एमओपीटी को निर्देश दिया जाता है कि वह इस प्राधिकरण को वास्तविक वित्तीय/निष्पादन ब्योरे प्रशुल्क प्रस्ताव दाखिल करने के लिए निर्धारित प्रपत्र में भरकर और इसके साथ ही तत्संबंधी लेखांकन वर्ष की समाप्ति के 60 दिनों के भीतर अपने वार्षिक लेखा और निष्पादन रिपोर्ट भेजें। यदि एमओपीटी ऐसी सूचना निर्दिष्ट समयावधि के भीतर उपलब्ध नहीं करवाता है तो यह प्राधिकरण एमओपीटी के प्रशुल्क की समीक्षा के लिए अपनी ओर से कार्यवाही कर सकता है। इसके अलावा, भिन्नताओं का विश्लेषण सामान्य प्रशुल्क वैधता अवधि की समाप्ति पर अगले सामान्य संशोधन के समय किया जाएगा और अतिरिक्त अधिशेष का पूरा समायोजन अगले चक्र के लिए निर्धारित किए जाने वाले प्रशुल्क में किया जाएगा।

अ. ल. बोंगिरवार, अध्यक्ष

[विज्ञापन III/IV/143/2006/असा.]

अनुबंध-I (क)
मुरूगांव पत्तन न्यास
संपूर्ण पत्तन के लिए समेकित लागत विवरण

(रूपए लाखों में)

			एमओपीटी द्वारा प्रस्तुत				हमारे द्वारा संशोधित		
क्र.सं.	विवरण	2004-05	2005-06	2006-07	2007-08	2008-09	2006-07	2007-08	2008-09
		वास्तविक	वास्तविक	अनुमान			अनुमान		
I.	यातायात (लाख टन)	306.59	316.88	345.80	352.00	359.00	345.80	352.00	359.00
	यातायात (लाख टन) एसडब्ल्यूपीएल	21.41	27.60	43.90	50.00	50.00	43.90	50.00	50.00
II.	प्रचालन आय (वर्ष 2005–06 से एस्क्रो खाता में अंतरित एसडब्ल्यूपीएल से प्राप्ति–योग्य राजस्व हिस्से को छोडकर)	21146.16	21379.82	21618.92	22043.07	22795.55	21784.56	22211.70	22969.98
	एसडब्ल्यूपीएल से प्राप्ति–योग्य राजस्व हिस्सा एस्क्रो खाता में अंतरित	406.65	709.65	1200.00	1200.00	1200.00	1200.00	1200.00	1200.00
III.	प्रचालन लागत (मूल्यह्रास को छोडकर)	8490.79	8684.16	9056.26	9509.07	9984.53	9056.26	9509.08	9984.53
IV.	मूल्यह्रास	1138.71	1156.46	1275.46	1492.34	1552.55	1275.46	1492.34	1552.55
V.	एफएमई–एफएमआई	1933.69	1943.08	2661.42	2832.66	2975.86	2028.00	2200.26	2343.46
VI.	कुल व्यय (III+IV+V)	11563.19	11783.70	12993.14	13834.07	14512.94	12359.72	13201.68	13880.54
VII.	अधिशेष (II-VI)	9582.97	9596.12	8625.78	8209.00	8282.61	9424.84	9010.02	9089.44
							9424.84	9010.02	9089.44
VIII.	आबंटित प्रबंधन और सामान्य उपरिव्यय	4283.26	4358.15	4726.30	4962.62	5210.75	4651.97	4962.61	5210.75
IX.	ब्याज पूर्व निवल अधिशेष (VII-VIII)	5299.71	5237.97	3899.48	3246.38	3071.87	4772.87	4047.41	3878.69
	ऋणों पर ब्याज	116.05	126.62	58.39	48.93	28.44	0.00	0.00	0.00
X.	ब्याज पश्चात निवल अधिशेष	5183.66	5111.35	3841.09	3197.45	3043.43	4772.87	4047.41	3878.69
XI.	नियोजित पूंजी	30195.97	30861.44	32290.09	34839.36	36306.79	32290.09	34839.36	36306.79

	घटाएं : एस्क्रो खाता से हस्तांतरित राशि	406.65	1116.30	2316.30	3516.30	4716.30	1600.00	1600.00	4300.00
	आरओसीई के परिकलन के लिए नियोजित पूंजी	29789.32	29745.14	29973.79	31323.06	31590.49	30690.09	33239.36	32006.79
XII.	नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ	4201.38	4200.73	4199.12	4406.47	4453.69	4350.28	4736.29	4568.12
XIII	नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ के पश्चात निवल अधिशेष (X-XII)	982.28	910.62	-358.03	-1209.02	-1410.26	422.59	-688.88	-689.43
XIV.	प्रचालन आय के % के रूप में निवल अधिशेष	4.65%	4.26%	-1.66%	-5.48%	-6.19%	1.94%	-3.10%	-3.00%
XV	तीन वर्षों के लिए औसत (2006-07, 2007-08 और 2008-09)			-4.44%			-1.39%		
	संपदा और रेलवे गतिविधियों को छोड़कर लागत स्थिति								
I.	संपदा और रेलवे को छोड़कर प्रचालन आय						19727.31	20008.20	20687.18
II.	उपर्युक्त (XIII) के अनुसार संपूर्ण पत्तन के लिए निवल अधिशेष/घाटा						422.59	-688.88	-689.43
III.	घटाएं: संपदा और रेलवे गतिविधि का निवल अधिशेष/घाटा						-102.86	-23.60	7.89
IV.	रेलवे						-115.93	-92.35	-86.39
V.	संपदा						-128.79	-115.95	-78.50
VI.	संपदा और रेलवे गतिविधियों को छोड़कर निवल अधिशेष						641.37	-572.93	-610.93
VII	प्रचालन आय का % के रूप में निवल अधिशेष						3.3%	-2.9%	-3.0%
VIII.	तीन वर्षों (2006-07, 2007-08 और 2008-09) के लिए औसत						-0.86%		

अनुबंध-I (ख)

मुरूगांव पत्तन न्यास

कार्गो प्रहस्तन और भंडारण गतिविधि के लिए लागत विवरण

(रूपए लाखों में)

			एमओपीटी द्वारा प्रस्तुत				हमारे द्वारा संशोधित		
क्र.सं.	विवरण	2004-05	2005-06	2006-07	2007-08	2008-09	2006-07	2007-08	2008-09
		वास्तविक	वास्तविक	अनुमान			अनुमान		
I	प्रचालन आय	11832.11	11834.15	12916.19	13171.22	13665.35	12916.19	13171.22	13665.35
	घटाए : एस्क्रो खाता में अंतरित एसडब्ल्यूपीएल से प्राप्ति–योग्य राजस्व हिस्सा						1200.00	1200.00	1200.00
	एसडब्ल्यूपीएल से प्राप्ति–योग्य राजस्व हिस्सा को छोड़कर प्रचालन आय						11716.19	11971.22	12465.35
II.	प्रचालन लागत (मूल्यह्रास को छोडकर)	4512.83	4716.30	4517.25	4743.11	4980.27	4517.25	4743.11	4980.27
III.	मूल्यह्रास	511.4	551.28	634.99	850.26	892.19	634.99	850.26	892.19
IV.	एफएमई–एफएमआई	798.92	951.37	1165.18	1239.90	1293.96	887.87	963.09	1018.98
V	कुल व्यय (II+III+IV)	5823.15	6218.95	6317.42	6833.27	7166.42	6040.11	6556.46	6891.44
VI.	अधिशेष	6008.96	5615.20	6598.77	6337.95	6498.93	5676.08	5414.76	5573.91
VII.	आबंटित प्रबंधन और सामान्य उपरिव्यय	2250.24	2476.10	2426.34	2547.66	2675.04	2426.34	2547.66	2675.04

VIII.	ब्याज पूर्व निवल अधिशेष (VI-VII)	3758.72	3139.10	4172.43	3790.29	3823.89	3249.74	2867.10	2898.87
	ऋणों पर ब्याज	116.05	126.62	58.39	48.93	28.44	0.00	0.00	0.00
IX.	निवेश पश्चात निवल अधिशेष	3642.67	3012.48	4114.04	3741.36	3795.45	3249.74	2867.10	2898.87
X.	नियोजित पूंजी	15627.13	17104.46	18251.53	21656.45	23402.03	18251.53	21656.45	23402.03
	घटाएं : एस्क्रो खाता से अंतरित राशि						1600.00	1600.00	4100.00
	आरओसीई के परिकलन के लिए नियोजित पूंजी						16651.53	20056.45	19302.03
XI.	नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ	2270.01	2488.25	2650.23	3154.65	3415.53	2438.92	2944.24	2840.02
XII.	प्रतिलाभ के पश्चात निवल अधिशेष	1372.66		1463.81	586.71	379.92	810.83	-77.14	58.86
XIII.	प्रचालन आय का % के रूप में निवल अधिशेष	11.60%		11.33%	4.45%	2.78%	6.28%	-0.59%	0.43%
XIV.	तीन वर्षों (2006-07, 2007-08 और 2008-09) के लिए औसत			6.19%			2.04%		

अनुबंध-I (ग)

कार्गो प्रहस्तन श्रमिक गतिविधि के लिए लागत विवरण

(रूपए लाखों में)

			एमओपीटी द्वारा प्रस्तुत				हमारे द्वारा संशोधित		
क्र.सं.	विवरण	2004-05	2005-06	2006-07	2007-08	2008-09	2006-07	2007-08	2008-09
		वास्तविक	वास्तविक	अनुमान			अनुमान		
I.	प्रचालन आय	2485.32	2517.29	2296.54	2219.90	2205.60	2296.54	2219.90	2205.60
II.	प्रचालन लागत (मूल्यह्रास को छोड़कर)	491.71	505.42	533.17	559.83	587.82	533.17	559.83	587.82
III.	मूल्यह्रास	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
IV.	एफएमई–एफएमआई	459.57	460.17	425.49	457.70	498.10	324.22	355.52	392.25
V.	कुल व्यय (II+III+IV)	951.28	965.59	958.66	1017.53	1085.92	857.39	915.35	980.07
VI.	अधिशेष (II-V)	1534.04	1551.70	1337.88	1202.37	1119.68	1439.15	1304.55	1225.53
VII.	आबंटित प्रबंधन और सामान्य उपरिव्यय	206.57	207.91	259.49	272.46	286.09	259.49	272.46	286.09
VIII.	निवल अधिशेष (VI-VII)	1327.47	1343.79	1078.39	929.91	833.59	1179.66	1032.09	939.44
IX.	ब्याज पश्चात निवल अधिशेष	1327.47	1343.79	1078.39	929.91	833.59	1179.66	1032.09	939.44
X.	नियोजित पूंजी	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
XI.	नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
XII.	प्रतिलाभ के पश्चात निवल अधिशेष	1327.47	1343.79	1078.39	929.91	833.59	1179.66	1032.09	939.44
XIII.	प्रचालन आय का % के रूप में निवल अधिशेष	53.41%	53.38%	46.96%	41.89%	37.79%	51.37%	46.49%	42.59%
XIV.	तीन वर्षों (2006-07, 2007-08 और 2008-09) के लिए औसत			42.21%			46.82%		

अनुबंध-I (घ)

मुरूगांव पत्तन न्यास

(रूपए लाखों में)

पत्तन और गोदी सुविधा के लिए लागत विवरण										
				एमओपीटी द्वारा प्रस्तुत				हमारे द्वारा संशोधित		
क्र. सं.	विवरण	2003-04	2004-05	2005-06	2006-07	2007-08	2008-09	2006-07	2007-08	2008-09
		वास्तविक	वास्तविक	वास्तविक	अनुमान			अनुमान		
I.	प्रचालन आय	5361.65	5389.61	5483.56	5548.94	5648.45	5841.80	5714.58	5817.08	6016.23
II.	प्रचालन लागत (मूल्यह्रास को छोड़कर)	2888.40	2759.60	2805.37	3241.53	3403.61	3573.79	3241.53	3403.61	3573.79
III.	मूल्यह्रास	516.88	422.25	406.19	434.33	435.09	453.37	434.33	435.09	453.37
IV.	एफएमई--एफएमआई	555.38	525.59	445.84	850.91	901.57	940.13	648.39	700.29	740.34
V.	कुल व्यय (II+III+IV)	3960.66	3707.44	3657.40	4526.77	4740.27	4967.29	4324.25	4538.99	4767.50
VI.	अधिशेष (II-V)	1400.99	1682.17	1826.16	1022.17	908.18	874.51	1390.33	1278.08	1248.73
VII.	आबंटित प्रबंधन और सामान्य उपरिव्यय	1217.10	1272.48	1179.39	1521.18	1597.24	1677.10	1446.85	1597.24	1677.10
VIII.	निवल अधिशेष (VI-VII)	183.89	409.69	646.77	-499.01	-689.06	-802.59	-56.52	-319.15	-428.37
IX.	ब्याज पश्चात निवल अधिशेष	183.89	409.69	646.77	-499.01	-689.06	-802.59	-56.52	-319.15	-428.37
X.	नियोजित पूंजी	10015.12	9280.72	8723.56	8831.80	8238.52	8235.71	8831.80	8238.52	8235.71
	घटाव : एस्क्रो खाता से अंतरित राशि							0.00	0.00	200.00
	आरओसीई के परिकलन के लिए नियोजित पूंजी							8831.80	8238.52	8035.71
XI.	नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ	1852.80	1348.13	1269.05	1282.42	1200.10	1201.99	1292.59	1208.72	1180.85
XII.	नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ के पश्चात निवल अधिशेष (IX-XI)	-1668.91	-938.44	-622.28	-1781.43	-1889.16	-2004.58	-1349.11	-1527.87	-1609.23
XIII.	प्रचालन आय का % के रूप में निवल अधिशेष	-31.13%	-17.41%	-11.35%	-32.10%	-33.45%	-34.31%	-23.61%	-26.27%	-26.75%
XIV.	तीन वर्षों (2006-07, 2007-08 और 2008-09) के लिए औसत				-33.29%			-25.54%		

अनुबंध-I (ङ)

रेलवे के लिए लागत विवरण

(रूपए लाखों में)

			एमओपीटी द्वारा प्रस्तुत				हमारे द्वारा संशोधित		
क्र.सं.	विवरण	2004-05	2005-06	2006-07	2007-08	2008-09	2006-07	2007-08	2008-09
		वास्तविक	वास्तविक	अनुमान			अनुमान		
I.	प्रचालन आय	892.73	1001.24	1193.00	1288.00	1335.80	1193.00	1288.00	1335.80
II.	प्रचालन लागत (मूल्यह्रास को छोडकर)	287.95	310.17	381.32	400.39	420.41	381.32	400.39	420.41
III.	मूल्यह्रास	153.05	149.55	152.55	152.76	152.76	152.55	152.76	152.76
IV.	एफएमई--एफएमआई	70.51	41.67	120.45	127.98	133.58	91.78	99.41	105.19
V.	कुल व्यय (II+III+IV)	511.51	501.39	654.32	681.13	706.75	625.65	652.55	678.36
VI.	अधिशेष (II-V)	381.22	499.85	538.68	606.87	629.05	567.35	635.45	657.44
VII.	आबंटित प्रबंधन और सामान्य उपरिव्यय	281.01	248.01	347.60	364.98	383.23	347.60	364.98	383.23
VIII.	निवल अधिशेष (VI-VII)	100.21	251.84	191.08	241.89	245.83	219.75	270.47	274.21

IX.	ब्याज पश्चात निवल अधिशेष	100.21	251.84	191.08	241.89	245.83	219.75	270.47	274.21
X.	नियोजित पूंजी	2507.40	2313.98	2204.24	2004.38	1812.58	2204.24	2004.38	1812.58
XI.	नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ	364.23	336.62	320.07	291.97	264.55	322.61	294.07	266.32
XII.	प्रतिलाभ के पश्चात निवल अधिशेष	-264.02	-84.78	-128.99	-50.08	-18.72	-102.86	-23.60	7.89
XIII.	प्रचालन आय का % के रूप में निवल अधिशेष	-29.57%	-8.47%	-10.81%	-3.89%	-1.40%	-8.62%	-1.83%	0.59%
XIV.	तीन वर्षों (2006-07, 2007-08 और 2008-09) के लिए औसत			-5.37%			-3.29%		

अनुबंध-I (च)

संपदा किरायों के लिए लागत विवरण

(रूपए लाखों में)

			एमओपीटी द्वारा प्रस्तुत				हमारे द्वारा संशोधित		
क्र.सं.	विवरण	2004-05	2005-06	2006-07	2007-08	2008-09	2006-07	2007-08	2008-09
		वास्तविक	वास्तविक	अनुमान			अनुमान		
I.	प्रचालन आय	953.04	1253.23	864.25	915.50	947.00	864.25	915.50	947.00
II.	प्रचालन लागत (मूल्यह्रास को छोड़कर)	438.70	346.90	382.99	402.14	422.25	382.99	402.14	422.25
III.	मूल्यह्रास	52.01	49.44	53.59	54.23	54.23	53.59	54.23	54.23
IV.	एफएमई--एफएमआई	79.1	44.03	99.39	105.51	110.09	75.74	81.95	86.69
V.	कुल व्यय (II+III+IV)	569.81	440.37	535.97	561.88	586.57	512.32	538.32	563.17
VI.	अधिशेष (II-V)	383.23	812.86	328.28	353.62	360.43	351.93	377.18	383.83
VII.	आबंटित प्रबंधन और सामान्य उपरिव्यय	272.96	246.74	171.69	180.27	189.29	171.69	180.27	189.29
VIII.	निवल अधिशेष (VI-VII)	110.27	566.12	156.59	173.35	171.15	180.24	196.90	194.54
IX.	ब्याज पश्चात निवल अधिशेष	110.27	566.12	156.59	173.35	171.15	180.24	196.90	194.54
X.	नियोजित पूंजी	2780.72	2719.44	3002.52	2940.01	2856.47	3002.52	2940.01	2856.47
XI.	नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ	280.01	274.25	293.84	287.19	279.06	296.17	289.25	280.93
XII.	प्रतिलाभ के पश्चात निवल अधिशेष	-169.74	291.87	-137.25	-113.84	-107.91	-115.93	-92.35	-86.39
XIII.	प्रचालन आय का % के रूप में निवल अधिशेष	-17.81%	23.29%	-15.88%	-12.44%	-11.40%	-13.41%	-10.09%	-9.12%
XIV	तीन वर्षों (2006-07, 2007-08 और 2008-09) के लिए औसत			-13.24%			-10.87%		

अनुबंध-II

मुरूगांव पत्तन न्यास

दरमान

1.1. परिभाषाएं–सामान्य

इस दरमान में जब तक परिप्रेक्ष्य अन्यथा अपेक्षित नहीं करे, निम्नलिखित परिभाषाएं लागू होंगी :

(i) **"तटीय पोत"** का अर्थ सक्षम प्राधिकारी द्वारा जारी वैध तटीय लाइसेंस प्राप्त भारत में किसी पत्तन अथवा स्थान से भारत में किसी अन्य पत्तन अथवा स्थान के बीच व्यापार में विशेष रूप से लगाया गया पोत होगा।

(ii) **"कोल्ड मूव"** का अर्थ प्रचालन के इंजन के बिना पोता का संचलन होगा।

(iii) **"संयुक्त लदान"** प्राथमिक तौर पर बर्थ सं. 9 (एमएचओपी) पर पोत का लदान और तब मध्यप्रवाह में उतराई इंगित करता है।

(iv) **"विदेशगामी पोत"** का अर्थ तटीय पोत के अतिरिक्त कोई पोत होगा।

(v) **"मध्यप्रवाह लदान"** विशेष रूप से बर्थ के अतिरिक्त स्थानों पर पोत का लदान इंगित करता है।

1.2. सामान्य शर्तें एवं निबंधन

(i) पोत की स्थिति, जैसाकि सीमाशुल्क अथवा नौवहन महानिदेशक द्वारा उसके प्रमाणीकरण द्वारा वर्णित है, पोत–संबद्ध प्रभार लगाने के प्रयोजनार्थ "तटीय" अथवा विदेशगामी श्रेणी में वर्गीकृत करने के लिए निर्णायक कारक होगी और कार्गो की प्रकृति अथवा उसकी उत्पत्ति स्थान की इस प्रयोजनार्थ कोई संगतता नहीं होगी।

(ii) (क) सामान्य व्यापार लाइसेंस वाले भारतीय ध्वज वाला विदेशगामी पोत सीमाशुल्क रूपांतरण आदेश के आधार पर तटीय चालन में परिवर्तित हो सकता है।

(ख) विदेशी ध्वज वाला विदेशगामी पोत नौवहन महानिदेशक द्वारा जारी तटीय समुद्री यात्रा लाइसेंस के आधार पर तटीय चालन में परिवर्तित हो सकता है।

(ग) ऐसे परिवर्तन के मामले में तटीय दरें पोत द्वारा तटीय सामग्रियां का लदान करने के समय से लदान करने वाले पत्तन द्वारा प्रभार्य होंगी।

(घ) ऐसे परिवर्तन के मामलों में तटीय दरें पोत द्वारा तटीय कार्गो का उतराई प्रचालन पूरा करने तक ही प्रभार्य होंगी और उसके तत्काल बाद विदेशगामी दरें उतराई पत्तनों द्वारा प्रभार्य होंगी।

(ङ) नौवहन महानिदेशक से तटीय लाइसेंस वाले समर्पित भारतीय तटीय पोतों के लिए तटीय दरों के हकदार होने हेतु किसी अन्य दस्तावेज़ की अपेक्षा नहीं होगी।

(iii) (क) पोत–संबद्ध प्रभार पोतस्वामियों/स्टीमर एजेंटों पर लगाए जाएंगे। जहां भी दरें अमरीकी डॉलर के रूप में मूल्यवर्गित हैं, वहां प्रभार भारतीय रिजर्व बैंक, भारतीय स्टेट बैंक अथवा उसके सहायक बैंकों अथवा अन्य किसी सरकारी क्षेत्र के बैंकों द्वारा अधिसूचित बाज़ार क्रय दर, जैसा समय–समय पर निर्दिष्ट किया जाए, पर उसके समतुल्य भारतीय रूपए में अमरीकी मुद्रा के रूपांतरण के बाद भारतीय रूपए में वसूल किया जाएगा। पोत के पत्तन सीमा में प्रवेश का दिन ऐसे रूपांतरण का दिन माना जाएगा।

(ख) अमरीकी डॉलर के रूप में मूल्यवर्गित कंटेनर संबद्ध प्रभार समतुल्य भारतीय रूपएं में संग्राहित किए जाएंगें। इस प्रयोजनार्थ, आयात कंटेनरों के मामले में पोत के प्रवेश की तारीख को और निर्यात कंटेनरों के मामले में पत्तन परिसर में कंटेनरों के आगमन की तारीख को विद्यमान बाजार क्रय दर को डॉलर मूल्यवर्गित प्रभारों के पुनःरूपांतरण के लिए लागू किया जाएगा।

(iv) पोत के पत्तन में तीस दिन से अधिक के लिए रूकने के मामले में पोत के आगमन की तारीख से तीस दिन में एक बार विनिमय दर की नियमित समीक्षा की जाएगी। ऐसे मामलों में बिलिंग का आधार समीक्षा के समय विद्यमान उपयुक्त विनिमय दर के संदर्भ में संभावित रूप से परिवर्तित होगा।

(v) (क) सभी तटीय पोतों के लिए पोत–संबद्ध प्रभार अन्य पोतों के लिए तदनुरूपी प्रभारों के 60 प्रतिशत से अधिक नहीं होने चाहिए।

(ख) कच्चा तेल, लौह अयस्क तथा लौह गुटिटकाओं सहित टर्मिनल कोल, पीओएल के अलावा सभी तटीय कार्गो/कंटेनर संबद्ध प्रभार सामान्य कार्गो/कंटेनर संबद्ध प्रभारों के 60 प्रतिशत से अधिक नहीं होने चाहिए।

(ग) कार्गो संबद्ध प्रभारों के मामले में, घाटशुल्क सहित जलयान–घाट स्थानांतरण और घाट से भंडारण यार्ड/भंडारण यार्ड से घाट स्थानांतरण के लिए सभी प्रासंगिक प्रहस्तन प्रभारों पर रियायती दरें वसूल की जानी चाहिए।

(घ) कंटेनर संबद्ध प्रभारों के मामल में, जलयान–घाट स्थानांतरण, और घाट से भंडारण यार्ड/भंडारण यार्ड से घाट स्थानांतरण के साथ–साथ कार्गो और कंटेनरों पर घाटशुल्क के लिए सभी प्रासंगिक प्रभारों पर रियायत लागू होगी।

(ड.) यदि विदेशी पत्तन से कंटेनर/कार्गो तटीय समुद्रीय यात्राओं पर भारतीय पत्तन में अनुवर्ती यानांतरण के लिए एमओपीटी पर उतरता है तो विदेशगामी के लिए निर्धारित यानांतरण दर का 50 प्रतिशत और तटीय लैग के लिए उस निर्धारित का 50 प्रतिशत वसूल किया जाना चाहिए।

(vi) विलंबित भुगतानों/वापसियों पर ब्याज :

(क) प्रयोक्ता को दरमान के अधीन विलंबित भुगतानों पर 13 प्रतिशत प्रतिवर्ष की दर से दंडात्मक ब्याज अदा करना होगा। इसी प्रकार, एमओपीटी विलंबित वापसियों पर 13 प्रतिशत प्रतिवर्ष की दर से दंडात्मक ब्याज अदा करेगा।

(ख) वापसियों में विलंब की गिनती सेवाओं को पूरा करने की तारीख से केवल 20 दिनों तक अथवा प्रयोक्ता से अपेक्षित सभी दस्तावेज़ों को प्रस्तुत करने, इनमें से जो भी बाद में हो, से की जाएगी।

(ग) प्रयोक्ताओं द्वारा भुगतान में विलंब को एमओपीटी द्वारा बिल देने की तारीख के 10 दिनों बाद ही गिना जाएगा। तथापि, यह उपबंध उन मामलों में लागू नहीं होगा, जहां भुगतान महापत्तन न्यास अधिनियम में यथानिर्दिष्ट पत्तन न्यास की संपत्तियों की सेवाएं लेने/प्रयोग करने के पूर्व किया जाता है और/अथवा जहां इस दरमान में अग्रिम रूप में प्रभारों का भुगतान एक शर्त के रूप में निर्धारित किया जाता है।

(vii) सभी निर्धारित प्रभार बिल के सकल जोड़ पर अगले उच्चतर रूपए में पूर्णांकित किए जाएंगे।

(viii) (क) दरमान में निर्धारित दरें अधिकतम हैं; इसी प्रकार, रियायत और छूट निम्नतम स्तर हैं। एमओपीटी कम दरें वसूल कर सकता है और/अथवा अधिक रियायत और छूट दे सकता है, यदि वे ऐसा चाहे तो।

(ख) पत्तन भी दरमान में निर्धारित दरों को लागू करने पर शासित निर्धारित शर्तों को युक्तियुक्त बना सकता है, यदि वे ऐसा चाहें तो, यदि ऐसे युक्तिकरण स प्रयोक्ताओं को प्रति इकाई दर में राहत दी जा सकती है और दरमान में निर्धारित इकाई दरें अधिकतम स्तर से अधिक नहीं होंगी।

(ग) पत्तनों को ऐसी कम की गई दरों और/अथवा ऐसी दरों को लागू करने पर शासित शर्तें के युक्तिकरण की सार्वजनिक अधिसूचना देनी होगी और ऐसी कम की गई दरों और/अथवा ऐसी दरों को लागू करने पर शासित शर्तों में बाद में किए जाने वाले किसी भी परिवर्तन की सार्वजनिक अधिसूचना देते रहनी होगी बशर्ते नई निर्धारित दरें टीएएमपी द्वारा अधिसूचित दरों से अधिक नहीं होंगी।

(ix) क्रूज़ पोतों के मामले में पत्तन देयताओं का 50 प्रतिशत वसूल किया जाएगा। इसी प्रकार, क्रूज़ पोतों पर पाइलटेज़ शुल्कों, बर्थ किराया और लंगरगाह प्रभार लागू दर का 70 प्रतिशत वसूल किया जाएगा।

(x) प्रयोक्ताओं को एमओपीटी पर आरोप्य उपयुक्त स्तर से परे विलंबों के लिए प्रभार अदा नहीं करने होंगे।

भाग–1 – पोत संबंधी प्रभार

खंड–क – पत्तन देयताएं

क्र. सं.	विवरण	प्रति जीआरटी दर		समान पोत के मामले में भुगतान की बारंबारता
		तटीय पोत (रूपयों में)	विदेशगामी पोत (अमेरिकी डॉलर में)	
1.	पोत	3.09	0.11248	प्रत्येक प्रवेश
2.	(क). उपर्युक्त क्र.सं. 1 में नहीं शामिल और लौह अयस्क के वहन में नहीं संलग्न, कंट्री क्रॉफ्ट, टग, लॉंच, फिशिंग ट्रॉलर्स, बार्ज और अन्य पोत।	1.38	0.05044	प्रत्येक प्रवेश
	(ख). कंट्री क्रॉफ्ट, लॉंच और अयस्कों का वहन करने वाली बार्ज।	निःशुल्क	निःशुल्क	

टिप्पणियां :

(1). पत्तन देयताएं पोत के प्रत्येक प्रवेश पर, जबकि यानांतरकों के मामले में तीस दिनों में एक बार वसूल किए जाएंगे।

(2). पत्तन देयताएं निम्नलिखित मामलों में उपरोक्त दरों के 70 प्रतिशत पर लगाई जाएंगी :

(i) 3000 टन से अनधिक सामान्य कार्गो के पार्सलों के लदान और उतराई में संलग्न पोत।

(ii) देश में किसी अन्य पत्तन तक वहन किए जाने के लिए विशेषतः दूसरे पोत में सामान्य कार्गो को मालबोट पर चढ़ाने के लिए पत्तन में आने वाले पोत।

(iii) बंधघाट कंटेनर और आरओ–आरओ पोत।

(3). पत्तन देयताएं निम्न पर प्रभार्य नहीं होंगी :

(i) कोई विहार नौका।

(ii) कोई पोत, जो पत्तन छोड़कर मौसम के दबाव से अथवा कोई क्षति उठाने के फलस्वरूप पुनः प्रवेश करने के लिए बाध्य होता है।

(iii) सरकार के स्वामित्व और नीला/सफेद चिह्नांकित चलने वाले पोत।

(iv) अन्य भारतीय पत्तनों के पोत।

(v) भारत सरकार के अनुसंधान पोत और सौहार्द भ्रमणों पर आने वाले विदेशी सरकार के रक्षा पोत।

(4). स्थिरक भार में पत्तन में प्रवेश करने और यात्रियों को नहीं लाने वाले पोत पर पत्तन देयताओं का केवल 75 प्रतिशत प्रभार्य होगा, जिससे वह अन्यथा प्रभार्य होगा।

(5). पत्तन में प्रवेश करने परंतु उसमें कोई कार्गो नहीं उतारने अथवा लदान करने या यात्रियों को नहीं ले जाने वाले (ऐसी उतराई और पुनः नौभरण, जो मरम्मत के प्रयोजनार्थ आवश्यक हो, के अपवाद सहित) पोत पर पत्तन देयताओं का केवल 50 प्रतिशत प्रभारित किया जाएगा, जिससे वह अन्यथा प्रभार्य होगा।

(6). क्रूज़ पोत जहां यात्रियों को चढ़ाना और उतारना शामिल न हो, पत्तन देयताओं का केवल 50 प्रतिशत वसूल किया जाएगा।

(7). स्थिरक भार वाले तेल टैंकरों के लिए पत्तन देयताओं की वसूली के प्रयोजन से, कम किए गए टनभार जोकि इसके अंतर्राष्ट्रीय टनभार प्रमाणपत्र के कॉलम "टिप्पणियां" में निर्दिष्ट है, को इसके सकल टनभार के रूप में लिया जाएगा।

खंड–ख – पाइलटेज़ शुल्क

समेकित पाइलटेज़–सह–नौकर्षण शुल्क में पर्याप्त क्षमता की टगों/लॉंचों की अपेक्षित संख्या के साथ एक अंतर्मुखी तथा एक बर्हिमुखी गतिविधि और "पत्तन सुविधा" के लिए पोतों का स्थानांतरण शामिल है। पोतों के अनुरोध पर स्थानांतरण पृथक स्थानांतरण प्रभार आकर्षित करेगा।

I. पाइलटेज़ शुल्क की अनुसूची

क्र.सं.	पत्तन की श्रेणी	प्रति जीआरटी दर	
		तटीय पोत (रूपयों में)	विदेशगामी पोत (अमेरिकी डॉलर में)
1.	30000 जीआरटी तक	6.90	0.25178
2.	30001 से 60000 जीआरटी	5.55	0.20142
3.	60001 जीआरटी और अधिक	4.85	0.17625

II. स्थानांतरण प्रभारों की अनुसूची

क्र.सं.	पत्तन की श्रेणी	प्रति जीआरटी दर	
		तटीय पोत (रूपयों में)	विदेशगामी पोत (अमेरिकी डॉलर में)
1.	30,000 जीआरटी तक के सभी पोत	1.06	0.0386
2.	30,001 से 60,000 जीआरटी के पोत	0.85	0.0309
3.	60,001 जीआरटी और अधिक के पोत	0.74	0.0270

टिप्पणियां :

(1). मध्यप्रवाह से बर्थ तक अथवा बर्थ से मध्यप्रवाह तक पोत का स्थानांतरण अथवा बर्थ या लंगरगाह का परिवर्तन पृथक प्रभार लगाने योग्य हैं। स्थानांतरण प्रभार स्थानांतरण के सभी कार्यों पर लगाया जाएगा, जिसमें पाइलटेज़ से संबंधित आगम और बर्हिगम संचलन तथा स्थानांतरण का एक अतिरिक्त कार्य शामिल नहीं है।

(2). पत्तन की सुविधा के लिए निष्पादित कोई स्थानांतरण के लिए प्रभार नहीं होगा।

"पत्तन सुविधा" निम्नलिखित में से किसी एक के अर्थ हेतु परिभाषित की है :

(i) अगर बर्थ पर कोई कार्यरत कार्गो पोत बंदरगाह/बंधघाट में यानांतरकों सहित कोई पोत तलकर्षण कार्य/जल वैज्ञानिक सर्वेक्षण कार्य करने तथा किसी तलकर्षक के लिए बर्थ आबंटित करने या बर्थ के मरम्मत करर्य कराने, अनुरक्षण और ऐसे अन्य समान कार्य, जिससे स्थानांतरण की आवश्यकता होती हो, के लिए स्थानांतरित/बर्थ से हटाया जाता है तो ऐसे स्थानांतरण को "पत्तन की सुविधा के लिए स्थानांतरण" माना जाएगा। ऐसे स्थानांतरित पोत (पोतों) को पुनः स्थान में लाने के लिए किए गए स्थानांतरण को भी "पत्तन की सुविधा के लिए स्थानांतरण" माना जाएगा।

(ii) अगर किसी कार्यरत कार्गो पोत को बाहर जाने की प्राथमिकता पर रखने के लिए बर्थ से स्थानांतरित किया जाता है तो पोत, जिन्हें स्थानांतरण प्रभार का वहन करने से छूट प्राप्त है, ऐसे स्थानांतरण को "पत्तन सुविधा" माना जाएगा।

(3). तथापि यानांतरकों के मामले में, स्थानांतरण के सभी कार्य प्रभार्य हैं।

(4). जब भी किसी पोत को दूसरे पोत बाहर जाने की प्राथमिकता पर स्थान देने के लिए स्थानांतरित किया जाता है तो स्थानांतरित पोत को स्थानांतरण प्रभार के भुगतान से छूट दी जाती है, क्योंकि उसका भुगतान बाहर जाने की प्राथमिकता प्राप्त पोत द्वारा किया जाता है अथवा स्थानांतरण को "पत्तन की सुविधा" के रूप में माना जाता है, जब प्राथमिकता प्राप्त पोत को ऐसे प्रभारों के भुगतान से छूट दी जाती है। तथापि, यह लाभ निम्नलिखित मामलों में लागू नहीं होगा :

(i) कार्गो–भिन्न पोत, जिसे किसी भी दशा में कार्गो पोत के आगमन पर गोदी खाली करनी होती है।
(ii) विशेष रूप से किनारे पर लदान/उतराई के लिए गोदी का प्रयोग करने वाले पोत।
(iii) पोत जा किसी कार्गो प्रहस्तन प्रचालन के लिए बिना गोदी पर निष्क्रिय खड़े हैं।

(5) **रद्दकरण प्रभार :**

पाइलटों के मामले में, जिनकी सेवाएं किसी गतिविधि के लिए मांगी जाती हैं परंतु उपयोग नहीं किया जाता है, नीचे दिए गए शुल्क प्रभार्य होंगे :

क्र.सं.	विवरण	तटीय पोत (रूपयों में)	विदेशगामी पोत (अमेरिकी डॉलर में)
(i)	पाइलट के बुकिंग समय से 2 घंटे पहले प्राप्त रद्दकरण	शून्य	शून्य
(ii)	पाइलट के बुकिंग समय से 2 घंटे पहले परंतु डेढ़ घंटे से अधिक पूर्व प्राप्त रद्दकरण	2032.45	74.0736
(iii)	पाइलट के बुकिंग समय से पहले डेढ़ घंटा पूर्व प्राप्त रद्दकरण अथवा यदि पाइलट स्टेशन छोड़ चुका हो परंतु टगों ने स्टेशन न छोड़ा हो	2540.55	92.592
(iv)	पाइलट के पोत पर सवार होने और सवार होने के आधे घंटे के भीतर, परंतु टगों ने स्टेशन न छोड़ा हो, प्राप्त रद्दकरण	3048.70	111.1110
(v)	– उपर्युक्त – परंतु 1 टग ने स्टेशन छोड़ दिया हो	6097.35	222.222
(vi)	– उपर्युक्त – परंतु 2 टगों ने स्टेशन छोड़ दिया हो	9146.00	333.3330
(vii)	– उपर्युक्त – परंतु 3 टगों ने स्टेशन छोड़ दिया हो	12194.65	444.444
(viii)	पाइलट के पोत पर सवार होने के 30 मिनट पश्चात (यथा लागू विराम प्रभारों के अलावा)	3048.70	111.1110

टिप्पणी :

रद्दकरण प्रभार नहीं लगाए जाएंगे यदि पोत के संचलन की बुकिंग पत्तन पर आरोप्य कारणों से रद्द की जाती है।

(6). **रूकने का प्रभार :**

अगर कोई पोत उस पर पाइलटेज़ के प्रयोजनार्थ पाइलट के सवार होने के तीस मिनट के भीतर संचलन के लिए समर्थ नहीं हैं तो वह जब तक संचलित नहीं होता, तीस मिनट से अधिक के लिए प्रति आध घंटे अथवा उसका भाग के लिए तटीय पोत में मामले में रू0 2032.35 अथवा विदेशगामी पोत के मामले में प्रति आधे घंटे 74.07 अमेरिकी डॉलर का अतिरिक्त शुल्क प्रभार्य होगा। इसके अतिरिक्त नीचे दिए गए अनुसार टग किराया प्रभार भी देय होगा :

क्र. सं.	विवरण	तटीय पोत (रूपयों में)	विदेशगामी पोत (अमेरिकी डॉलर में)
(i)	बिना टग – प्रति आधा घंटा अथवा उसका हिस्सा	2032.45	74.0736
(ii)	1 टग के साथ – उपर्युक्त –	6097.35	222.222
(iii)	2 टगों के साथ – उपर्युक्त –	9146.00	333.3336
(iv)	3 टगों के साथ – उपर्युक्त –	12194.65	444.444

(7). अगर बर्हिगम यात्रा वाला पोत खराब मौसम के कारण पत्तन की सीमा के बाहर पाइलट को ले जाता है तो पत्तन में पाइलट के डयूटी पर वापस आने की सूचना देने तक तटीय पोत के मामले में रू0 2380.50 प्रतिदिन अथवा विदेशगामी पोत के मामले में 86.76 अमेरिकी डॉलर प्रतिदिन की दर से प्रतिपूर्ति पोत के मास्टर द्वारा की जाएगी। इसके अतिरिक्त, पोत पर मौजूद पाइलट के खाने और ठहरने तथा उसे पत्तन में वापस भेजने की लागत का व्यय पोत के मास्टर द्वारा देय होगा।

(8). तरंगरोध जल के पश्चिम यानांतरक की दोहरी बैंकिंग के लिए प्रभार लागू स्थानांतरण प्रभारों का डेढ़ गुना होगा।

(9). किसी प्रचालन में पूर्णतः अथवा अंशतः "कोल्ड मूव" पर पोत की पाइलिटिंग करने के लिए पाइलटेज़ शुल्क की अनुसूची में उल्लिखित दरों का दोगुना लगाया जाएगा।

(10.) कार्गो उतारने के पश्चात पोत सफाई के लिए पत्तन सीमाओं के बाहर जाता है और पत्तन की सीमा में पुनः प्रवेश करता है तो पाइलटेज़ शुल्क प्रभार्य होगा। यदि पत्तन सीमाओं के भीतर ऐसे पोतों की सफाई की जाती है तो स्थानांतरण प्रभार लागू होंगे।

III. वेस्टर्न इंडिया शिपयार्ड लिमिटेड के लिए विशेष प्रभार मुरूगांव बंदरगाह में शुष्क गोदी

1. **डब्ल्यूआईएसएल क्षेत्र में/से आगम और बर्हिगम संचलन :**

फ्लोटिंग गोदियों/ले–अप जेट्टी/स्लिपवे में प्रवेश करने वाले पोत :

(i)	हॉट मूव	खंड ख (I) के अधीन दी गई दरों की अनुसूची के अनुसार पाइलटेज़ शुल्क की वास्तविक दर।
(ii)	कोल्ड मूव (अर्थात इंजन की शक्ति के बिना अथवा अंशतः या पूर्णतः चालन)	खंड ख (I) के अधीन दी गई दरों की अनुसूची के अनुसार पाइलटेज़ शुल्क की दोगुनी दर, अगर आगम और बर्हिगम दोनों संचलन कोल्ड संचलन हों। अगर एक कोल्ड हो तो पाइलटेज़ शुल्क की दर का डेढ़ गुणा प्रभार्य होगा।

2. **अन्य संचलन :**

पत्तन क्षेत्र से शुष्क गोदी/स्लिपवे और विलोमतः तक। शुष्क गोदी/स्लिपवे से ल–अप जेट्टी और विलोमतः या ले–अप जेट्टी से पत्तन क्षेत्र अथवा विलोमतः

(i)	हॉट मूव	प्रत्येक प्रचालन के लिए दरों की अनुसूची के अनुसार पाइलटेज़ शुल्क का 50%
(ii)	कोल्ड मूव (अर्थात इंजन की शक्ति के बिना अथवा अंशतः या पूर्णतः चालन)	हॉट मूव में संचलनों के लिए यथानिर्दिष्ट दरों का दोगुना प्रभार

टिप्पणियां :

(1). उपर्युक्त प्रभार दरमान और समय–समय पर विद्यमान शर्तों के विवरण के अनुसार निर्धारित पाइलटेज़ फीस के अतिरिक्त हैं।

(2). बर्थ पर लगाने, बर्थ से हटाने अथवा डब्ल्यूआईएसएल को/से स्थानांतरण सुविधाओं के सभी संचलन उपर्युक्त दरों पर प्रभार्य हैं।

(3). मुरूगांव पत्तन में एकमात्र डब्ल्यूआईएसएल सुविधाओं के प्रयोग के लिए आने वाले पोत प्रारंभ में यथा उपर्युक्त 1 (i) अथवा 1 (ii) के अनुसार अदा करेंगे। वे डब्ल्यूआईएसएल सुविधाओं को/से संचलन शामिल नहीं होने वाले एक निःशुल्क स्थानांतरण के हकदार होंगे।

खंड–ग – बर्थ किराया/लंगरगाह प्रभार

I. बर्थ किराया प्रभार

क्र. सं.	पोत का आकार	दर प्रति जीआरटी प्रति घंटा अथवा उसका भाग						
		बर्थ सं. 8		बर्थ सं. 7, 10 और 11 (जहां घाट क्रेनें उपलब्ध नहीं कराई गई हों)		पोत का आकार	बर्थ सं. 9 (एमओएचपी)	
		तटीय पोत (रूपए में)	विदेशगामी पोत (अमेरिकी डॉलर में)	तटीय पोत (रूपए में)	विदेशगामी पोत (अमेरिकी डॉलर में)		तटीय पोत (रूपए में)	विदेशगामी पोत (अमेरिकी डॉलर में)
(i)	15,000 जीआरटी तक के पोत	0.053	0.00195	0.027	0.000980	(i) 30,000 जीआटी तक के पोत	0.107	0.0039175
(ii)	15,000 जीआरटी से ऊपर के पोत	0.112	0.004072	0.075	0.002725	(ii) 30,000 से 60,000 जीआरटी	0.288	0.010512
						(iii) 60,000 जीआरटी से अधिक	0.993	0.03618

टिप्पणियां :

(1). उपर्युक्त प्रभार बर्थ, घाट, बंध घाट, जेट्टी आदि में आने वाले, अथवा खड़े रहने वाले पोतों और अन्य फ्लोटिंग क्रॉफ्ट के मास्टरों, स्वामियों अथवा एजेंटों पर प्रति जीआरटी प्रति घंटा या उसके भाग के लिए लगाए जाने योग्य हैं।

(2). ये दरें गंतव्य स्थान पर ध्यान दिए बिना सभी पोतों पर लागू हैं।

(3). उस अवधि के लिए बर्थ किराया वसूल नहीं किया जाएगा जब पोत पत्तन के उपकरण की खराबी अथवा बिजली गुल होने अथवा पत्तन पर आरोप्य किन्हीं कारणों रात्रि नौचालन और खराब मौसम के अधीन से इसके बर्थ में लगातार एक घंटा अथवा अधिक बेकार खड़ा रहता है।

II. लंगरगाह प्रभार

1. **कार्गो के लदाई/उतराई प्रचालनों अथवा यात्रियों को चढ़ाने अथवा उतारने में नहीं संलग्न होने वाले पोत :**

क्र.सं.	विवरण	दर प्रति घंटा अथवा उसका भाग	
		तटीय पोत (रूपयों में)	विदेशगामी पोत (अमेरिकी डॉलर में)
(क).	स्वयं का लंगर डब्ल्यू/बी	41.45	1.51
(ख).	स्वयं का लंगर ई/बी	57.90	2.11
(ग).	मूरिंग घाटों का प्रयोग	82.60	3.01

2. **कार्गो की लदाई/उतराई अथवा यात्रियों को चढ़ाने और उतारने में संलग्न पोत :**

क्र.सं.	पोत की श्रेणी	दर प्रति जीआरटी प्रति घंटा अथवा उसका भाग			
		तटीय पोत (रूपयों में)		विदेशगामी पोत (अमेरिकी डॉलर में)	
		ईस्ट ऑफ ब्रेक वॉटर	वैस्ट ऑफ ब्रेक वॉटर	ईस्ट ऑफ ब्रेक वॉटर	वैस्ट ऑफ ब्रेक वॉटर
(क).	दर प्रति जीआरटी	0.021	0.016	0.00753	0.000572

3. **अन्य पोत :**

क्र.सं.	विवरण	दर प्रति घंटा अथवा उसका भाग			
		तटीय पोत (रूपयों में)		विदेशगामी पोत (अमेरिकी डॉलर में)	
		ईस्ट ऑफ ब्रेक वॉटर	वैस्ट ऑफ ब्रेक वॉटर	ईस्ट ऑफ ब्रेक वॉटर	वैस्ट ऑफ ब्रेक वॉटर
(क)	लौह अयस्क के वहन में नहीं संलग्न लॉंच, फिशिंग ट्रॉलर्स, कंट्री क्रॉफ्ट्स और सर्वेक्षण पोत और 1800 जीआरटी तक के आकार के छोटे बल्क वाहक	4.15	4.15	0.15070	0.15070

खंड ग (I) और ग (II) के लिए सांझा टिप्पणियां :

1. बर्थ किराए में बर्थ में प्रदान की गई सेवाओं के लिए प्रभार शामिल हैं, जैसे बर्थ का कब्जा, बर्थ में समयोपरि, कार्य, टेलीफोन, कूड़ा–करकट हटाना, बर्थ की सफाई, अग्निशमन निगरानी आदि।

2. 1 घंटे की अवधि पोत के बर्थ/लंगरगाह पर कब्जा करने के समय से परिकलित की जाएगी।

3. (i) नौचालन के लिए पोत द्वारा तैयार होने का संकेत देने के समय के 4 घंटे के पश्चात बर्थ किराया रोक दिया जाएगा।

(ii) बर्थ किराया के निर्धारण के लिए निर्धारित 4 घंटों की समयावधि में, पक्षीय ज्वार–भाटा स्थितियों के लिए खराब मौसम और रात्रि नौचालन के कारण जलयान की प्रतीक्षा शामिल नहीं होगी।

(iii) पोत का मास्टर/एजेंट नौचालन के लिए तैयार होने का संकेत केवल पक्षीय ज्वार–भाटा और मौसम परिस्थितियों के अनुसार होगा।

(iv) गलत संकेत के लिए एक दिन के बर्थ किराया प्रभार के बराबर दंडात्मक बर्थ किराया होगा।

"गलत संकेत" तब होगा जब एक जलयान तैयार होने का संकेत देता है और अनुमान के आधार पर पाइलट की मांग करता जबकि इंजन के तैयार नहीं होने के कारण बर्थ छोड़ने के लिए भी तैयार नहीं होता है अथवा कार्गो प्रचालन पूरा नहीं हुआ होता है अथवा पोत पर आरोप्य ऐसे कारणों से यह तैयार होने के संकेत देने से अलग करता है जब जलयान अपक्षीय ज्वार–भाटा, रात्रि नौचालन में कमी अथवा प्रतिकूल मौसम परिस्थितियों के कारण नौचालन में असमर्थ हो।

4. अगर कोई पोत कार्गो कार्य को पूरा करने के बाद 3 घंटे के भीतर अथवा एमओपीटी द्वारा प्राधिकृत अधिकारियों द्वारा बर्थ को खाली करने के लिए दी गई नोटिस की समाप्ति के बाद, जा भी बाद में हों, बर्थ खाली करने के लिए तैयार नहीं है तो पोत सामान्य दर के पांच गुणा पर अतिरिक्त बर्थ किराया प्रभार अदा करने योग्य होगा, इसे प्रति घंटे अथवा उसके भाग तक कम किया जाएगा।

5. बर्थ सं. 9 में स्थिरक भार समाप्त करने के लिए अनुमत्त समय 3 घंटे का होगा और उसके बाद सामान्य बर्थ किराया प्रभार के पांच गुणा पर दंडात्मक बर्थ किराया प्रभार लगाया जाएगा, जिसे प्रति घंटे अथवा उसके भाग तक अर्थात किसी प्रभार अथवा छूट, जो पोत पर लागू हो, के बिना घटाया जाएगा। यह बर्थ पर पोत के रूकने की संपूर्ण अवधि के लिए लागू सामान्य बर्थ किराया प्रभारों के अतिरिक्त होगा।

6. अगर किसी नौका को एमओएचपी से संबद्ध नौका उतराई जेट्टियों में लाया जाता है, जेट्टी को उतराई पूरा होने अथवा निर्यातक, जिसके लिए नौका अयस्क लेकर आई थी, के लिए आबंटित नौका उतराई अवधि के 15 मिनट के भीतर जेट्टी खाली नहीं करती है तो वह प्रति घंटे अथवा उसके भाग के लिए रू0 151.80 की दर से जेट्टी के लिए बर्थ किराया प्रभार अदा करने योग्य होगी।

7. बर्थ में दूसरे पोत के किनारे खड़े पोत के लिए पोत द्वारा देय प्रभारों के 50 प्रतिशत पर बर्थ किराया प्रभार लगाया जाएगा।

8. नौका, देशी नौका, टग अथवा मछलीमार ट्रॉलर आदि, जो बर्थ पर एकमात्र बंकरिंग, जल लेने, मरम्मत अथवा जहाज के चालक दल को उतारने के प्रयोजनार्थ आते हैं, पर न्यूनतम निर्धारित बर्थ किराया प्रभार लागू नहीं होगा।

9. कार्गो का लदान करने अथवा उतारने या यात्रियों को चढ़ान अथवा उतारते समय बंधघाट का प्रयोग करने वाले पोत पर तटीय पोत के मामले में प्रति घंटा अथवा उसका भाग के लिए रू0 24.80 और विदेशगामी पोत के मामले में प्रति घंटा अथवा उसके भाग के लिए 0.90425 अमेरिकी डॉलर का अतिरिक्त प्रभार खंड ग (II) के अधीन अनुसूची 2 में निर्धारित लंगरगाह शुल्कों के अलावा प्रभार्य होगा।

10. कार्गो प्रहस्तन कर रहे अथवा मूरिंग डॉल्फिन्स में बेकार खड़े पोतों को खंड ग (II) की मद सं. 2 के अधीन यथा निर्धारित लंगरगाह प्रभार अदा करने होंगे। लंगरगाह प्रभारों के अलावा, मूरिंग डॉल्फिन्स का इस्तेमाल करने वाले पोतों को उपर्युक्त टिप्पणी सं. 9 के अधीन यथा निर्धारित अतिरिक्त प्रभार अदा करने होंगे।

11. खंड ग (II) के अधीन अनुसूची 3 में निर्धारित दरें गोवा में विधिवत् पंजीकृत और महापत्तन न्यास बंदरगाह नौका नियमों के अधीन पत्तन सीमाओं के भीतर प्रचालित होने के लिए लाइसेंस प्राप्त लॉंच, मछलीमार ट्रॉलर और देशी नौकाओं के मामले में लागू नहीं होगी।

12. प्राथमिकता आधार पर बर्थिंग

(i) किसी पोत को "प्राथमिकता आधार पर बर्थिंग" प्रदान करने के लिए एक दिन के लिए बर्थ किराया प्रभार के समतुल्य अथवा बर्थ में वास्तविक रूप से रूकने की कुल अवधि के लिए परिकलित बर्थ किराया प्रभार का 75 प्रतिशत, इनमें से जो भी अधिक हो, शुल्क लगाया जाएगा।

13. बाहर भेजने की प्राथमिकता आधार पर बर्थिंग

(i) किसी पोत का बाहर भेजने की प्राथमिकता आधार पर बर्थिंग प्रदान करने के लिए एक दिन के लिए बर्थ किराया प्रभार के समतुल्य अथवा बर्थ में पोत के वास्तवित रूप से रूकने की कुल अवधि के लिए परिकलित बर्थ किराया प्रभार का 100 प्रतिशत, जो भी अधिक हो, शुल्क लगाया जाएगा।

(ii) इसके अतिरिक्त, पोत के लिए बाहर/भीतर स्थानांतरण प्रभार उन पोतों पर लगाया जाएगा, जिन्हें बाहर भेजने की प्राथमिकता प्रदान की जाती है।

(iii) उपर्युक्त योजना के अनुसार, प्रभारों के अनुप्रयोग से निम्नलिखित पोतों को छूट प्रदान की जाएगी :

(क) रक्षा मंत्रालय, भारत सरकार के लिए कार्गो का वहन करने वाले पोत।

(ख) सद्भावना भ्रमण पर आने वाले विदेशी सरकार के रक्षा पोत।

(ग) महासागर विकास विभाग द्वारा अंटार्टिका अभियान के प्रयोजनार्थ किराए पर लिए गए पोत और भारत सरकार के अनुसंधान पोत।

(घ) अन्य कोई पोत, जिसके लिए पोत परिवहन मंत्रालय द्वारा विशेष छूट प्रदान की गई है।

14. क्षमता संबद्ध प्रशुल्क योजना

(i) यह योजना बर्थ सं. 9 (एमओएचपी) पर सही मौसम के दौरान ही प्रहस्तन किए गए लौह अयस्क अर्थात् 1 अक्तूबर और 31 मई के बीच समुद्री यात्रा करने वाले पोतों पर लागू होगी।

(ii) ईएलटी योजना के प्रयोजन से घुमाव समय पर्याप्त कार्गो अर्थात चट्टा यार्ड में पार्सल आकार के 90 प्रतिशत की उपलब्धता और संबद्ध निर्यातक द्वारा घोषित स्टॉक के आधार पर नौभरण के लिए तैयार होने के समय से शुरू होगा और कार्गो प्रचालन पूरा होने पर बर्थ से प्रस्थान के समय पर समाप्त होगा। पिछले वास्तविक आंकड़ों के संदर्भ में निर्धारित समय निर्धारित करते समय यही यार्डस्टिक बना रखा जाना चाहिए।

(iii) निर्धारित सीमा अर्थात् किसी पोत के लिए मानदंड नीचे दिए गए सूत्र का प्रयोग करते हुए निर्धारित किया जाएगा :

$$\text{निर्धारित सीमा (जलयान एक्स के लिए)} = \frac{\text{क}}{\text{ख}} + \text{ग}$$

जहां

क = बर्थ सं. 9 में लदान (एक्स जलयान में) किया गया टनभार

ख = औसत दैनिक लदान दर (निम्नलिखित के रूप में परिकलित पिछले 5 वर्षों पर आधारित)

$$\frac{\text{बर्थ सं. 9 में प्रहस्तित कुल टनभार}}{\text{बर्थ सं. 9 में पोतों द्वारा व्यतीत कुल समय (सकल)}}$$

ग = औसत बर्थिंग–पूर्व रूकना (पिछले 5 वर्षों के आंकड़ों पर आधारित)

(iv) मानदंड/निर्धारित समय तथा साथ ही वास्तविक निष्पादन के निर्धारण के लिए लदान हेतु लिए गए कुल समय को माना जाएगा, जब कोई पोत एक ही अथवा भिन्न निर्यातकों द्वारा दो विभिन्न पार्सलों का लदान करता है।

(v) किसी पोत द्वारा वास्तविक बर्थिंग–पूर्व रूकने का कुल समय और बर्थ सं. 9 पर पोत द्वारा वास्तव में व्यतीत कुल समय की तुलना यह निर्धारित करने के लिए कि क्या पोत बर्थ किराया प्रभार/लंगरगाह प्रभार में छूट का हकदार है या उसे पूरक बर्थ किराया प्रभार/लंगरगाह प्रभार अदा करना होगा, उस पोत के लिए ऊपर (iii) में निर्धारित तरीके से परिकलित मानदंड/निर्धारित समय से की जाएगी।

(vi) पोत, जो इस प्रकार निर्धारित मानदंड/निर्धारित समय से कम समय में परिवर्तित हो जाते हैं, पर निर्धारित दरों पर देय बर्थिंग–पूर्व रूकने की अवधि के लिए सामान्य बर्थ किराया प्रभार/लंगरगाह प्रभार के 40 प्रतिशत की दर पर पूरक बर्थ किराया प्रभार/लंगरगाह प्रभार लगाया जाएगा।

(vii) निर्धारित दरों पर देय बर्थिंग–पूर्व रूकने की अवधि के लिए सामान्य बर्थ किराया प्रभार/लंगरगाह प्रभार के 40 प्रतिशत की दर पर छूट प्रदान की जाएगी, अगर पोत के परिवर्तन का समय इस प्रकार निर्धारित मानदंड/निर्धारित समय से अधिक हो जाता है।

(viii) अनुमानित आधार पर सामान्य बर्थ किराया प्रभार/लंगरगाह प्रभार के साथ पूरक बर्थ किराया/लंगरगाह प्रभार अग्रिम तौर पर देय होगा और उसे लौटा दिया जाएगा, अगर पोत निर्दिष्ट परिवर्तन अवधि प्राप्त नहीं करते।

(ix) एमओपीटी ऊपर उप–टिप्पणी (iii) में निर्धारित सामान्य सूत्र का प्रयोग करते हुए पिछले पांच वर्ष के औसत आंकड़ों के आधार पर प्रत्येक वर्ष योजना को संशोधित करना होगा। ऐसा करते समय, एमओपीटी, गोवा खनिज अयस्क निर्यातक संघ को संगत आंकड़े भेजेगा। प्रचालन वर्ष 2006–07 के लिए, तथापि, अंतिम सीमा उपर्युक्त उप–टिप्पणी (iii) में निर्धारित सामान्य फार्मूला लागू करते हुए पिछले चार वर्षों के औसत आँकड़ों के आधार पर निर्धारित किया जाएगा।

(x) यह योजना बर्थ सं. 9 में लादे गए लौह अयस्क पोतों पर लागू होगी, इसके बावजूद भी कि वे पहले मध्यप्रवाह में और बाद में बर्थ सं. 9 (एमओएचपी) पर लादे गए।

खंड–घ – पोतों को जल आपूर्ति और विविध सेवाओं के लिए प्रभार

I. (क) **पोतों को जल आपूर्ति के लिए प्रभार**

क्र.सं.	स्थिति	दर प्रति 1000 लिटर	
		तटीय पोत (रूपयों में)	विदेशगामी पोत (अमेरिकी डॉलर में)
1.	बर्थ में	100.25	3.65402
2.	बार्जों द्वारा		
	(क) ब्रेक वॉटर के भीतर	175.50	6.39545
	(ख) ब्रेक वॉटर से परे	225.60	8.22204

(ख). **बार्ज के स्टेशन छोड़ने के पश्चात जल आपूर्ति के रद्दकरण के लिए प्रभार**

क्र.सं.	विवरण	तटीय पोत (रूपयों में)	विदेशगामी पोत (अमेरिकी डॉलर में)
1.	ईओबी में आपूर्ति के लिए	2366.50	86.25
2.	डब्ल्यूओबी में आपूर्ति के लिए	4733.05	172.50

(ग) **जल बार्ज के लिए विराम प्रभार**

क्र.सं.	विवरण	दर प्रति आधा घंटा अथवा उसका भाग	
		तटीय पोत (रूपयों में)	विदेशगामी पोत (अमेरिकी डॉलर में)
1.	ईओबी में आपूर्ति के लिए	1183.25	43.125
2.	डब्ल्यूओबी में आपूर्ति के लिए	2366.55	86.25

बार्ज द्वारा जल आपूर्ति के लिए न्यूनतम मांग के लिए प्रभार डब्ल्यूओबी में 50 टन अथवा ईओबी में 25 टन के लिए होंगे। तथापि, यदि पानी की कमी कारण पत्तन द्वारा कम मात्रा की आपूर्ति की जाती है तो प्रभार मात्रा के अनुसार होंगे।

II. टगों के प्रयोग के लिए प्रभार

क्र.सं.	विवरण	दर प्रति घंटा अथवा उसका भाग (ईंधन और स्नेहकों सहित)	
		तटीय पोत (रूपयों में)	विदेशगामी पोत (अमेरिकी डॉलर में)
1.	बर्थिंग, बर्थ से हटाने, स्थानांतरण और पत्तन सीमाओं में पोतों के कर्षण में सहायता करने के अतिरिक्त प्रचालन के लिए प्रयुक्त टग	9919.50	361.525

भाग–II – कार्गो संबंधी प्रभार

खंड–क – घाटशुल्क प्रभार

I. बल्क कार्गो

क्र.सं.	वस्तुओं का विवरण	इकाई	दर रूपयों में	
			आयात और निर्यात कार्गो	आयात/निर्यात तटीय कार्गो
I.	बल्क कार्गो			
1.	सभी किस्म के अम्ल	मीट्रिक टन	67.50	40.50
2.	पशु उत्पाद			
	(क). खालें और चमड़ा	मीट्रिक टन	30.00	18.00
	(ख). अस्थि और अस्थि चूण	मीट्रिक टन	15.00	9.00
3.	हथियार, अस्त्र–शस्त्र, विस्फोटक और रक्षा भंडार	मीट्रिक टन	60.00	36.00
4.	एस्बेस्ट्स			
	(क). एस्बेस्ट्स, अविर्निमित	मीट्रिक टन	18.00	10.80
	(ख). एस्बेस्ट्स, विर्निमित	मीट्रिक टन	22.50	13.50
5.	एल्युमिना (थोक)	मीट्रिक टन	30.00	18.00
6.	कार्बन ब्लैक संभरण भंडार	मीट्रिक टन	45.00	27.00
7.	कास्टिक सोडा	मीट्रिक टन	45.00	27.00
8.	सीमेंट खंगर, सीमेंट और सीमेंट उत्पाद	मीट्रिक टन	30.00	18.00
9.	कोयला, जलावन की लकड़ी, कोक/चारकोल	मीट्रिक टन	30.00	18.00
10.	रेत, ईंट, टाइल, चूना मृत्तिका आदि जैसी निर्माण सामग्रियां	मीट्रिक टन	9.00	5.40
11.	कपास			
	(क). कच्ची कपास और सूत के धागे	मीट्रिक टन	45.00	27.00
	(ख). कपास अपशिष्ट	मीट्रिक टन	9.00	5.40
12.	सल्फर, रॉक फॉस्फेट सहित उर्वरक और उर्वरक कच्ची सामग्रियां, खाद और अन्य रसायन	मीट्रिक टन	27.00	16.20
13.	खाद्य सहित चावल और गेहूँ के अतिरिक्त खाद्यान्न, तिलहन, मोटे अनाज, दालें	मीट्रिक टन	22.50	13.50
14.	कच्चा काजू, कसावा, नारियल, कोपरा, हल्दी के बीज आदि सहित फल, अखरोट			
	(क). नारियल और प्याज सहित फल और सब्जियां	मीट्रिक टन	18.00	10.80
	(ख). सभी प्रकार की अन्यथा अनिर्दिष्ट गिरियां	मीट्रिक टन	36.00	21.60
15.	जूट और जूट उत्पाद, नारियल रेशा और उसके उत्पाद	मीट्रिक टन	15.00	9.00
16.	ग्रेनाइट और संगमरमर			
	(क). ब्लॉक (अशोधित)	मीट्रिक टन	15.00	9.00
	(ख). प्रसाधित, तराशे हुए अथवा मूर्ति कला	मीट्रिक टन	30.00	18.00

17.	द्रव कार्गो			
	(क). मोनो इथीलिन ग्लाइकॉल	मीट्रिक टन	45.00	27.00
	(ख). अन्य द्रव कार्गो	मीट्रिक टन	45.00	27.00
18.	लकड़ी के लट्ठे, टिम्बर, लकड़ी, बाँस आदि			
	(क). असंसाधित	मीट्रिक टन	22.50	13.50
	(ख). बार्ड, खंबे, प्लाइवुड आदि जैसे संसाधित	मीट्रिक टन	30.00	18.00
	(ग). लकड़ी की लुगदी	मीट्रिक टन	37.50	22.50
19.	शीरा	मीट्रिक टन	30.00	18.00
20.	फिनाइल	मीट्रिक टन	52.50	31.50
21.	धातु (सभी), धातु उत्पाद, स्पंज लोहा, ऊष्म ब्रिकेट युक्त और स्क्रेप आदि	मीट्रिक टन	30.00	18.00
22.	कच्चा लोहा	मीट्रिक टन	26.50	15.75
23.	खली, चारा, भूसा, पशु चारा आदि	मीट्रिक टन	24.00	14.40
24.	कागज़			
	(क). अपशिष्ट कागज़ के अतिरिक्त सभी प्रकार के कागज	मीट्रिक टन	37.50	22.50
	(ख). अपशिष्ट कागज़	मीट्रिक टन	22.50	13.50
25.	रबड़ और रबड़ उत्पाद			
	(क). रबड – कच्चा	मीट्रिक टन	22.50	13.50
	(ख). रबड – विनिर्मित	मीट्रिक टन	37.50	22.50
26.	नमक	मीट्रिक टन	4.35	2.61
27.	चीनी	मीट्रिक टन	37.50	22.50
28.	सिंथेटिक रेज़िन	मीट्रिक टन	37.50	22.50
29.	धातुकर्मीय कोक	मीट्रिक टन	45.00	27.00
30.	द्रवीकृत पेट्रोलियम गैस	मीट्रिक टन	125.00	75.00
31.	चावल	मीट्रिक टन	30.00	18.00
32.	गेहूँ	मीट्रिक टन	30.00	18.00
33.	चूना पत्थर	मीट्रिक टन	9.60	5.75
34.	द्रव अमोनिया	मीट्रिक टन	99.00	59.40
35.	अन्यत्र अन्यथा नहीं विनिर्दिष्ट सामग्रियां	मीट्रिक टन	30.00	18.00
36.	सभी जीवित पशु, पक्षी और सर्प	प्रत्येक	7.50	4.50
37.	संबद्ध यात्रियों के साथ नहीं आने वाले बैग और वैयक्ति सामान	प्रति 50 कि.ग्रा. अथवा उसका भाग	3.00	1.80

टिप्पणी :

1. फॉस्फोरिक अम्ल जब मध्यप्रवाह में प्रहस्तित किया जाता है तो घाटशुल्क प्रभार मद सं. 1 में निर्धारित घाटशुल्क का 50 प्रतिशत होगा।
2. किसी कार्गो को 'अप्रत्याशित सामग्री' रूप में वर्गीकृत करने से पहले, यह पता लगाने के लिए सीमाशुल्क वर्गीकरण का अवलोकन करना होगा कि क्या इस कार्गो को उपर्युक्त अनुसूची में उल्लिखित विशिष्ट श्रेणियों में से किसी के अंतर्गत वर्गीकृत किया जा सकता है।

II. **खनिज तेल/पीओएल उत्पाद**

क्र. सं.	विवरण	इकाई	दर रूपयों में	
			आयात/निर्यात कार्गो	आयात/निर्यात तटीय कार्गो
1.	(क). डीजल तेल, भट्ठी तेल, ईंधन तेल, विमानन ईंधन, किरोसिन तेल को छोड़कर, यहां इसमें शामिल अनिर्दिष्ट सहित 76 डिग्री फॉरनाइट (24.44 डिग्री सेंटीग्रेड) के दमनांक वाली सभी मदें	मीट्रिक टन	70.00	42.00
	(ख). किरोसिन		50.00	30.00

2.	(क). विमानन स्पिरिट, बेंजिन, पैट्रोल, गैसोलीन, मोटर स्प्रिट और पेट्रोलियम कोक को छोड़कर यहां अनिर्दिष्ट मदों सहित 76 डिग्री फॉरनाइट (24.44 डिग्री सेंटीग्रेड) से कम के वमनांक सहित सभी मदें।	मीट्रिक टन	99.00	59.40
	(ख). पेट्रोलियम कोक		24.00	14.40

टिप्पणी : पीओएल उत्पाद तटीय कार्गो के लिए रियायती घाटशुल्क दर के लिए हकदार नहीं होंगे। तटीय पीओएल उत्पादों पर कॉलम 4 में आयात/निर्यात कार्गो के लिए निर्धारित घाटशुल्क दर लागू होगी।

III. खनिज अयस्क और गुट्टिकाएं (बर्थ सं. 9 – एमओएचपी के अलावा)

क्र. सं.	पत्तन की श्रेणी	दर प्रति टन (रूपयों में)							
		बर्थ की स्थिति				मध्यप्रवाह/किनारे पर स्थिति			
		लौह अयस्क	लौह अयस्क गुट्टिकाएं	अन्य अयस्क और गुट्टिकाएं	अन्य अयस्क अथवा गुट्टिकाएं (तटीय कार्गो)	लौह अयस्क	लौह अयस्क गुट्टिकाएं	अन्य अयस्क और गुट्टिकाएं	अन्य अयस्क अथवा गुट्टिकाएं (तटीय कार्गो)
1.	30,000 डीडब्ल्यूटी तक	9.40	11.20	13.15	7.90	5.80	7.60	8.50	5.10
2.	30,000 डीडब्ल्यूटी से अधिक परंतु 1,00,000 डीडब्ल्यूटी से कम	9.40	11.20	13.15	7.90	6.70	8.50	9.40	5.65
3.	1,00,000 डीडब्ल्यूटी और अधिक	9.40	11.20	13.15	7.90	7.60	9.40	11.20	6.70
4.	(i) परलाइट अयस्क			14.80	8.90			14.80	8.90
	(ii) लौह धातुकर्मीय अपशिष्ट (ऑक्साइड पूर्ण)			11.20	6.70			11.20	6.70
	(iii) मैंगनीज अयस्क और लौह–मैंगनीज अयस्क			9.40	5.65			9.40	5.65
5.	लौह अयस्क गुट्टिकाएं (तटीय यातायात के लिए बार्जों द्वारा प्रहस्तित)		16.60						

खंड – I, II और III के लिए टिप्पणियां :

1. प्रभार्य भार न्यूनतम 50 कि.ग्रा. के अधीन होगा। भिन्न को 50 कि.ग्रा. के अगले उच्च गुणकों में पूर्णांकित किया जाएगा।

2. घाट की दीवार पर उन आगमन के बाद 24 घंटे क भीतर अथवा 48 घंटों के भीतर की गई घोषणा कि जब उतराई का दिन पत्तन के अवकाश का दिन है और कि अन्य पत्तन को यानांतरण के लिए अभिप्रेत है तो उतराई की तारीख से एक महीने के भीतर प्रेषित की जा रही ऐसी उतारी गई सामग्रियां। — प्रत्येक प्रचालन के लिए तत्संबंधी घाटशुल्क दरों के दो-तिहाई पर।

3. पोतों से सामग्रियां, जा उन्हें उतराई स्थल से गुजरे बिना उतराई सीन के किनारे होते हुए किसी हल्की नौका अथवा विलोमतः में यानांतरित। — घाटशुल्क दरों के 75 प्रतिशत पर।

4. एक मीट्रिक टन से कम के छोटे ढेर में प्रहस्तन की गई थोक मदों पर प्रति टन आधार पर घाटशुल्क लगेगा।

5. अयस्क और गुटिटका के अतिरिक्त सभी वस्तुओं, जब मध्यप्रवाह में उतारी जाती है, पर घाटशुल्क बर्थ पर लागू दरों के 60 प्रतिशत पर प्रभार्य होगा।

6. धूल निवारण प्रणाली पर व्यय की वसूली करने के लिए, बर्थ सं. 7, 10 और 11 में प्रहस्तित कोयला/कोक पर रू0 2.15 प्रति टन की दर से शुल्क वसूल किया जाएगा। निर्यात के लिए बैगों में लाए जाने वाले क्लसाइड कोक के लिए यह लेवी प्रभार्य नहीं होगी।

IV. **लौह अयस्कों और गुटिटकाओं के लिए प्रहस्तन प्रभार (बर्थ सं. 9 में एमओएचपी के माध्यम से निर्यातित)**

क्र.सं.	सामग्रियों का विवरण	आयात/निर्यात दर प्रति टन अथवा उसका भाग (रूपए में)
1.	लौह अयस्क	64.80
2.	लौह अयस्क गुटिटकाएं	
	(i) प्रत्येक वर्ष जून से अगस्त अवधि के दौरान	69.29
	(ii) प्रत्येक वर्ष सितम्बर से मई साफ मौसम शुरू होने के दौरान	122.30

टिप्पणियां :

(1). उपर्युक्त प्रहस्तन प्रभार के अतिरिक्त, निम्नलिखित पैटर्न पर प्रत्येक प्रचालनात्मक वर्ष के प्रारंभ से 1 वर्ष की न्यूनतम अवधि के लिए भूखण्ड धारित करने वाले भूखण्ड आबंटितियों के लिए छूट के अधीन रू0 4.50 प्रतिटन की दर पर न्यूनतम अधिभार लगाए जाने योग्य होगा।

कुल आय के स्तर को प्राप्त करने पर	प्रति 1000 कि.ग्रा. अथवा उसका भाग के लिए अनुमत्त छूट की दर (रूपयों में)
सामान्य भूखण्ड क्षमता का 8.75 गुणा	1.00
सामान्य भूखण्ड क्षमता का 9.00 गुणा	2.00
सामान्य भूखण्ड क्षमता का 9.25 गुणा	3.20
सामान्य भूखण्ड क्षमता का 9.50 गुणा	4.50

(2). "प्रचालनात्मक वर्ष" का अर्थ अक्तूबर के पहले दिन से प्रारंभ करके अनुवर्ती कैलेंडर वर्ष के 30 सितम्बर को समाप्त होने वाली 12 महीने की अवधि है।

(3). भूखण्ड आबंटितियों को छूट का भुगतान नीचे यथाइंगित दो किस्तों में किया जाएगा :

(i) प्रचालनात्मक वर्ष के पहल आठ महीनों की समाप्ति पर, इस अवधि के दौरान वास्तव में प्राप्त कुल आय पर टिप्पणी (1) के अधीन स्वीकार्य राशि के 75 प्रतिशत तक सीमित छूट का अंतरिम भुगतान अदा किया जाएगा।

(ii) प्रचालनात्मक वर्ष की समाप्ति पर वर्ष के दौरान कुल आय पर स्वीकार्य छूट का भुगतान ऊपर टिप्पणी 3 (i) के अनुसार किए गए अंतरिम भुगतान, अगर कोई हो, को समायोजित करने के बाद किया जाएगा।

(4). यानांतरकों के माध्यम से लौह अयस्क के प्रारंभिक लदान और उतराई के लिए प्रभार क्रमशः रू0 5.40 प्रति टन और रू0 2.70 प्रति टन की दर से यानांतरक पोत–स्वामियों से संग्रहित किए जाएंगे।

(सितम्बर, 1996 के दौरान औसत भारत के माननीय उच्चतम न्यायालय के समक्ष सहमति शर्तों के माध्यम से दोनों पक्षों द्वारा यथा सहमत दरें)।

खंड–ख – कंटेनर प्रहस्तन प्रभार

I. **कंटेनरों आर कंटेनरबद्ध कार्गो के प्रहस्तन के लिए समेकित प्रभार**

क्र.सं.	विवरण	दर प्रति कंटेनर (रूपयों में)			
		तटीय		विदेशी	
		20′	40′	20′	40′
1.	लदा हुआ कंटेनर	600.00	900.00	1000.00	1500.00
2.	खाली कंटेनर	60.00	90.00	100.00	150.00

टिप्पणी : उपर्युक्त निर्धारित समेकित प्रभारों में प्रहस्तन प्रभार, कंटेनर के लिए घाटशुल्क के साथ–साथ कंटेनरबद्ध कार्गो पर घाटशुल्क शामिल है।

II. **भंडारण प्रभार**

क्र.सं.	अवधि	दर प्रति कंटेनर प्रति दिन अथवा उसका भाग	
		तटीय पोत (रूपयों में)	विदेशगामी पोत (अमेरिकी डॉलर में)
1.	प्रथम 30 दिनों के लिए		
	– 20 फीट तक	6.55	0.143
	– 20 फीट से ऊपर	9.80	0.214
2.	उपर्युक्त दरों में निम्नवत् वृद्धि की जाएगी :		
(क).	31वें दिन से 45वें दिन	50 प्रतिशत	
(ख).	46वें दिन से 60वें दिन	75 प्रतिशत	
(ग).	61वें दिन से 90वें दिन	100 प्रतिशत	
(घ).	91वें दिन से आगे तक	200 प्रतिशत	

टिप्पणियां :

(1). लादे गए/नौवहित कंटेनरों, खाली अथवा भरे हुए, पर एक दिन की निःशुल्क अवधि दी जाएगी। आयात कंटेनरों के लिए निःशुल्क अवधि कंटेनर के उतरने की दिन से बाद वाले दिन से शुरू होगी और निर्यात कंटेनरों के लिए निःशुल्क अवधि कंटेनर के टर्मिनल में प्रवेश के समय से शुरू होगी।

(2). उपर्युक्त निर्धारित निःशुल्क अवधि सीमाशुल्क द्वारा अधिसूचित अवकाश–दिवसों और पत्तन के अकार्य दिवसों के अलावा होगी।

(3). परित्याग किए गए एफसीएल कंटनेर/पोतवणिक के स्वामित्वाधीन कंटेनरों पर भंडारण प्रभार लिखित में परित्याग करने की सूचना की प्राप्ति की तारीख तक अथवा कंटेनर से उतरने के दिन से 75 दिनों, इनमें से जो भी पहले हो, से निम्नलिखित शर्तों के अधीन लगाया जाएगा :

(i) परेषिती किसी भी समय परित्याग करने का पत्र जारी कर सकता है।

(ii) अगर परेषिती परित्याग का ऐसा पत्र जारी नहीं करना चाहता तो कंटेनर एजेंट/एमएलओ निम्नलिखित शर्त के अधीन परित्याग पत्र जारी कर सकता है :

(क) लाइन कार्गो के साथ कंटेनर की अभिरक्षा प्रारंभ करेगा और या तो उसे वापस ले सकता है या उसे पत्तन परिसर से हटा सकता है; और,

(ख) लाइन कंटेनर की अभिरक्षा प्रारंभ करने से पूर्व कार्गो और कंटेनर पर उद्भूत सभी पत्तन प्रभार अदा करेगा।

(iii) कंटेनर एजेंट/एमएलओ आवश्यक औपचारिकताओं का पालन करेगा और ढुलाई और खाली करने की लागत का वहन करेगा। निर्दिष्ट अवधि के भीतर ऐसी कार्रवाई करने में उनकी विफलता के मामले में कंटेनर पर भंडारण प्रभार कार्गो को खाली करने के लिए शिपिंग लाइनों द्वारा सभी आवश्यक कार्रवाइयां करने के समय तक लगाया जाना जारी रहेगा।

(iv) जहां कंटेनर सीमाशुल्क प्राधिकारियों द्वारा जब्त/अधिगृहीत किया जाता है और उसे 75 दिनों की निर्धारित समय-सीमा के भीतर खाली नहीं किया जा सकता है, वहां भंडारण प्रभार लाइनों द्वारा आवश्यक औपचारिकताएं पूरी करने और ढुलाई तथा खाली करने की लागत का वहन करने के अधीन कार्गो मुक्त करने के सीमाशुल्क आदेश के दिन से लागू होना बंद हो जाएगा। अन्यथा जब्त/अधिगृहीत कंटेनरों को पत्तन परिसर से सीमाशुल्क घेराबंद क्षेत्र तक लाइन/परेषिती द्वारा हटाया जाना चाहिए और उस मामले में भंडारण प्रभार ऐसे हटाए जाने के दिन से लागू होना बंद हो जाएगा।

(4). कंटेनर पर भंडारण प्रभार उस अवधि के लिए नहीं लिया जाएगा जब प्रयोक्ता द्वारा अनुरोध किए जाने पर पत्तन कंटेनर की सुपुर्दगी/पोत पर भेजने की स्थिति में न हो।

(5). यदि प्रचालन क्षेत्र प्रयोक्ताओं को किराया आधार पर पट्टे पर दे दिया गया हो तो कंटेनरों पर भंडारण प्रभार नहीं लगाए जाएंगे।

III. **प्रशीतन कंटेनरों के लिए बिजली प्रभार**

क्र.सं.	विवरण	दर प्रति घंटा अथवा उसका भाग (रूपयों में)
1.	प्रति प्रशीतन कंटेनर बिजली की आपूर्ति के लिए प्रभार –	
(क).	20 फीट तक की लम्बाई के कंटेनर	रू0 139.00
(ख).	20 फीट से अधिक की लम्बाई के कंटेनर	रू0 154.00

खंड–ख के लिए सामान्य टिप्पणी :

(1). प्रयोक्ताओं पर आरोप्य नहीं किए गए कारणों से कंटेनरों के सीनांतरण के लिए सप्रिनांतरण प्रभार नहीं लिए जाएंगे।

खंड–ग – शैडों, भांडागारों और घाटों के लिए भंडारण प्रभार

I. (I). **निःशुल्क अवधि**

निम्नलिखित निःशुल्क दिनों की अनुमति होगी जिसके बाद शैडों और यानांतरण शैडों में प्रत्येक नौभरण के लिए नीचे दी गई अनुसूची–2 में निर्धारित भंडारण प्रभार वसूल किए जाएंगे।

निःशुल्क दिवस	
आयात	निर्यात
3 दिन	7 दिन

टिप्पणियां :

(1). निःशुल्क दिवस सीमाशुल्क द्वारा अधिसूचित अवकाश दिवसों और पतन के प्रचालन दिवसों के अलावा होंगे।

(2). निःशुल्क दिवसों के प्रयोजन से "दिन" की गणना प्रातः 7:30 बजे से अगले दिन प्रातः 7:30 बजे रूप में की जाएगी।

(2). **शैडों और यानांतरण शैडों के लिए भंडारण प्रभार**

क्र.सं.	विवरण	दर प्रति 10 वर्ग मीटर अथवा उसका भाग प्रति 10 दिन अथवा उसका भाग (रूपयों में)
(i)	बीमाकृत शैडों में कब्जा किए गए शैड क्षेत्र के लिए किराया	360.00
(ii)	अबीमाकृत शैडों में कब्जा किए गए शैड क्षेत्र के लिए किराया	270.00

(3). **दंडात्मक किराया**

निःशुल्क दिवसों की अनुमति के पश्चात, उपर्युक्त क्र.सं. (i) और (ii) के अंतर्गत विनिर्दिष्ट सामान्य किराये के अलावा अधिगृहीत शैड क्षेत्र पर दंडात्मक किराये की निम्नलिखित दरें प्रभार्य होंगी :

क्र.सं.	अवधि	आयात कार्गो	निर्यात कार्गो
(क).	31वें दिन से 40वें दिन	25 %	–
(ख).	41वें दिन से 50वें दिन	50%	–
(ग).	51वें दिन से 60वें दिन	75%	–
(घ).	61वें दिन से 70वें दिन	100%	25%
(ङ)	71वें दिन से 80वें दिन	100%	50%
(च)	81वें दिन से 90वें दिन	100%	75%
(छ)	91वें दिन और उससे ऊपर	100%	100%

सामान्य टिप्पणियां :

(1). भंडारण अवधि की गणना सामानों की प्राप्ति के वास्तविक दिन अथवा क्षेत्र के आबंटन के दिन से की जाएगी।

(2). इस प्रयोजन से नौभरण को प्रत्येक ढेर के अर्थ में लिया जाएगा यदि कार्गो एक से अधिक ढेर में चट्टा पर लगाया जाता है।

(3). मानसून की अवधि के दौरान दंडात्मक किराए के भुगतान से छूट प्राप्त है। मानसून की अवधि की परिभाषा 1 जून से 31 अगस्त तक की अवधि के रूप में दी जाती है।

(4). आवेदक गोदी सुरक्षा विनियमों में यथानिर्धारित सभी सुरक्षा उपायों का अनुपालन करेगा।

(5). आवेदक ही एकमात्र किसी व्यक्ति और/अथवा पत्तन की संपत्ति को हुई किसी क्षति के लिए उत्तरदायी होगा।

(6). किराया अग्रिम रूप में स्व–आंकलन द्वारा पत्तन के केंद्रीय प्रलेखीकरण केंद्र (सीडीसी) में नौभरण के आधार पर जमा किया जाएगा, जिसे वास्तविक बिल के एवज़ में समायोजित किया जाएगा।

(7). पत्तन के शैड में किराए के आधार पर रखे गए कार्गो पोतवणिक/निर्यातकों/आयातकों के जोखिम और उत्तरदायित्व पर होगा।

II. **भूमि किराया/विलंब शुल्क**

क्र.सं.	विवरण	दर प्रति 50 कि.ग्रा. अथवा उसका भाग प्रति दिन (रूपयों में)
1.	विस्फोटकों अथवा अन्य खतरनाक सामानों के लिए भूमि किराया : (क). 6 से 10 दिनों से अधिक	13.75
	(ख). 11 से 15 दिनों से अधिक	16.50
	(ग). 15 दिनों से अधिक	22.00

टिप्पणियां :

(1). प्रभार्य न्यूनतम 50 कि.ग्रा. के अधीन होगा, जिसे 50 कि.ग्रा. के अगले उच्च गुणकों में पूर्णांकित किया जाएगा।

(2). मद (ख) के अधीन निःशुल्क दिवस पोत के कार्गो की पूरी उतराई अथवा अंतिम पैकेज के उतरने के दिन के बाद रविवार, सीमाशुल्क अधिसूचित अवकाश के दिनों और पत्तन के गैर–प्रचालक दिनों को छोड़कर 5 कार्यदिवस माना जाएगा।

(3). निःशुल्क दिवस के प्रयोजनार्थ 'दिन' प्रातः 7:30 बजे से अगले दिन प्रातः 7:30 बजे के रूप में माना जाएगा।

(4). कंटेनर पर भंडारण प्रभार उस अवधि के लिए नहीं लिए जाएंगे जब प्रयोक्ता के अनुरोध पर पत्तन कंटेनर की सुपुर्दगी/नौवहन की स्थिति में नहीं होता है।

(5). यदि प्रचालन क्षेत्र प्रयोक्ताओं को किराया आधार पर पट्टे पर दिया गया है तो कंटेनरों पर भंडारण प्रभार प्रभार्य नहीं होंगे।

खंड–घ – कार्गो प्रहस्तन श्रमिक प्रभार

क्र.सं.	कार्गो	औसत आउटपुट प्रति हुक प्रति पोत	दर प्रति टन (रूपयों में)	
			तटीय कार्गो के अलावा	तटीय कार्गो (लौह अयस्क और अयस्क गुट्टिकाएं और थर्मल कोयला)
I. नौभरण				
1.	ग्रेबों द्वारा गुट्टिकाएं/अयस्क/ढेलेदार/चूर्ण/मैंगनीज/चूना पत्थर/कच्चा लौहा	250 टन तक	72.00	43.20
		251 से 500 टन	58.50	35.10
		501 से 750 टन	40.50	24.30
		751 से 1000 टन	32.40	19.45
		101 से 1250 टन	28.80	17.30
		1251 टन और अधिक	25.20	15.15
2.	नेट स्लिंगों द्वारा ढेलेदार/अयस्क/चूर्ण/गुट्टिकाएं	200 टन तक	99.00	59.40
		201 से 250 टन	82.80	49.70
		251 टन और अधिक	70.20	42.15
3.	नेट स्लिंगों द्वारा कोयला/कोक	150 टन तक	126.00	75.60
		151 से 200 टन	99.00	59.40
		201 टन और अधिक	82.80	49.70
4.	ग्रेबों द्वारा कोयला/कोक/मेट/आर.पी.	250 टन तक	79.20	47.55
		251 से 500 टन	54.00	32.40
		501 से 750 टन	36.00	21.60
		751 से 1000 टन	27.00	16.20
		1001 टन और अधिक	22.50	13.50
5.	ग्रेबों द्वारा उर्वरक/खाद्यान्न	350 टन तक	96.30	57.80
		351 से 450 टन	81.00	48.60
		451 से 550 टन	64.80	38.90
		551 टन और अधिक	58.50	35.10
6.	स्लिंगों और पे–लोडर/जेसीबी से उर्वरक/खाद्यान्न	200 टन तक	117.00	70.20
		201 से 300 टन	99.00	59.40
		301 से 400 टन	81.00	48.60
7.	नेट स्लिंगों द्वारा उर्वरक/खाद्यान्न	120 टन तक	180.00	108.00
		121 से 150 टन	157.50	94.50
		151 टन और अधिक	126.00	75.60
8.	बेरीबंद कार्गो उर्वरक/चीनी/खाद्यान्न (हैंच में चट्टा लगाना सहित)	120 टन तक	171.00	102.60
		121 से 150 टन	144.00	86.40
		151 टन और अधिक	112.50	67.50
9.	ग्रेबों द्वारा स्क्रैप	150 टन तक	135.00	81.00
		151 से 250 टन	108.00	64.80
		251 से 350 टन	81.00	48.60
		351 टन और अधिक	72.00	43.20
10.	बॉक्साइट	500 टन तक	54.00	32.40
		501 से 750 टन	38.70	23.25
		751 से 1000 टन	31.50	18.90
		1001 टन और अधिक	28.80	17.30

11.	स्लिंग तक विशाल बोरियों में अल्युमिना/सी. पी. कोक और बोरियों को होल्ड में खोलना	150 टन तक	117.00	70.20
		151 से 200 टन	103.50	62.10
		201 से 250 टन	94.50	56.70
		251 से 300 टन	85.50	51.30
		301 टन और अधिक	76.50	45.90
12.	विशाल बोरियों में अल्यूमिना/सी.पी. कोक	150 टन तक	106.20	63.75
		151 से 200 टन	103.50	62.10
		201 से 250 टन	90.00	54.00
		251 से 300 टन	76.50	45.90
		301 टन और अधिक	67.50	40.50
13.	स्लिंगों द्वारा एच.आर. कोइल्स/इस्पात स्लैब्स	350 टन तक	63.00	37.80
		351 से 500 टन	54.00	32.40
		501 से 750 टन	45.00	27.00
		751 से 1000 टन	40.50	24.30

II.	घाट प्रचालन	औसत आउटपुट प्रति हुक प्रति पोत	दर प्रति टन (रूपयों में)
14.	आर एंड डी यार्ड/खुले भूखण्ड इस्पात स्लैबों और कोइल्स की लदाई/उतराई	350 टन तक	13.50
		351 से 500 टन	12.60
		501 से 750 टन	11.70
		751 से 1000 टन	10.80
15.	शैडों/खुले भूखण्ड में अल्यूमिना/सी.पी. कोक की लदाई/उतराई	120 टन तक	27.00
		121 से 150 टन	23.40
		151 से 180 टन	21.80
		181 और अधिक	19.80
16.	शैड में ट्रकों/वैगनों में/ट्रकों/वैगनों से उर्वरकों/चीनी/खाद्यान्न आदि की बोरीबंद कार्गो लदाई/उतराई	120 टन तक	63.00
		121 से 150 टन	54.00
		151 और अधिक	45.00
17.	बोरीबंद कार्गो (शैड में ट्रकों में लदाई और बर्थों में नेट स्लिंग रखने पर)	120 टन तक	126.00
		121 से 150 टन	108.00
		151 टन और अधिक	90.00
III.	कंटेनर प्रहस्तन	औसत आउटपुट प्रति हुक प्रति ट्रॉलर	दर प्रति टीईयू
18.	मछलीमार ट्रॉलर से भरण/खाली करना	3 टीईयू तक	9900.00
		4 से 6 टीईयू	2700.00
		7 टीईयू और अधिक	1800.00
19.	पोत से/में कंटेनर लदाई/उतराई	30 बॉक्सों तक	450.00 प्रति बॉक्स न्यूनतम रू0 10800/–
		31 बॉक्स और उससे अधिक	रू0 360.00 प्रति बॉक्स
20.	कंटेनर भरण/खाली करना (हस्तचालन)	3 टीईयू तक	5760.00
		4 से 6 टीईयू	1440.00
		7 टीईयू और उससे अधिक	1080.00
21.	कंटेनर भरण/खाली करना (फोर्कलिफ्ट से)	3 टीईयू तक	2880.00
		4 से 6 टीईयू	720.00
		7 टीईयू और उससे अधिक	450.00
22.	कंटेनर भरण/खाली करना (व्यक्तिगत सामान)	3 टीईयू तक	3600.00
		4 से 6 टीईयू	900.00
		7 टीईयू और उससे अधिक	720.00

टिप्पणी :

(1). रियायती प्रशुल्क के लिए पात्र तटीय कार्गो के प्रहस्तन और घाट से भंडारण यार्ड/भंडारण यार्ड से घाट जलयान–घाट स्थानांतरण में संलग्न तटीय कंटेनरों के मामले में, उपर्युक्त अनुसूचियों में सामान्य कार्गो के लिए निर्धारित दरों का 60 प्रतिशत, यह विशिष्ट रूप से निर्धारित न किया गया हो, प्रभार्य होगा।

(2). औसत आउटपुट प्रति हुक/प्रति पाली प्रति पोत निम्नवत प्रभार्य होगा :

(i) लदाई के बिल के अनुसार टनभार पोत के लिए प्रति हुक टनभार निर्धारित करने के लिए पोत के लिए नियोजित हुकों की संख्या में विभाजित किया जाएगा।

(ii) घाट प्रचालनों के मामले में, लॉरी/रेलवे/पैकिंग सूची पर आधारित मिलान पत्र के अनुसार पाली–वार टनभार बिलिंग के लिए आधार होगा।

(iii) 0.5 से नीचे के आउटपुट के प्रभाग को छोड़ दिया जाएगा और 0.5 और उससे अधिक के प्रभाग को अगले उच्चतर टन में पूर्णांकित कर दिया जाएगा।

(3). यानांतरण कंटेनर के लिए रियायती दर प्रहस्तन प्रभार लदाई अथवा उतराई चक्र में सामान्य प्रहस्तन प्रचालन के लिए प्रहस्तन प्रभारों के 1.5 गुना से अधिक नहीं होगी।

भाग–III

भाग–क – संपदा किराये

खंड–क के लिए सामान्य टिप्पणी

दरमान के भाग–III में इस खंड क – संपदा किराये में निर्धारित दरों पर शासित निम्नलिखित सभी शर्तें/टिप्पणियां तब तक लागू होंगी जब तक वे सरकार द्वारा फरवरी/मार्च, 2004 में घोषित भूमि नीति दिशा–निर्देशों में निर्धारित शर्तों के अनुसार अप्रासंगिक नहीं हो जाता। असहमति की स्थिति में, भूमि नीति दिशा–निर्देशों में सरकार द्वारा निर्धारित शर्तें प्रचलित होंगी।

I. (क) भूखण्डों पर किराया

क्र.सं.	विवरण	दर प्रति 10 वर्गमीटर अथवा उसका भिन्न 10 दिनों की अवधि अथवा उसके भाग के लिए (रूपयों में)
1.	व्यवसायिक वस्तुओं के लिए भूखण्डों पर किराया – मुरूगांव बंदरगाह वास्को में (बैना को छोड़कर), वास्को घाट, वास्को घाट के लगातार तट हटकर, सामान्य घाट स्तर पर उसके समीपस्थ भूमि – मुरूगांव, अग्रदीप ढलान और बैना में – मुरूगांव नगर पालिका सीमा से बाहर भूमि के लिए	 84.00 58.67 14.67
2.	व्यवसायिक वस्तुओं को 60 दिन से अधिक भंडारण के लिए (निकटतम रूपए में पूर्णांकित) उपर्युक्त सामान्य किराए के अतिरिक्त दंडात्मक दर – 61वें दिन से 120 दिन – 121वें दिन से 180 दिन – 180 दिनों से अधिक	उपर्युक्त मदों I, II और III के अधीन निर्दिष्ट दोगुनी दर पर परिकलित छह माह की अवधि के लिए किराया, सामान्य किराये के अलावा प्रभार्य होंगे : दरों का 30 प्रतिशत दरों का 50 प्रतिशत दरों का 100 प्रतिशत

I. (ख) बाक्साइट भंडारण के लिए भूखण्डों पर किराया

क्र.सं.	विवरण	दर प्रति 10 वर्गमीटर अथवा उसका भाग प्रति केलेंडर माह अथवा उसका भाग (रूपयों में)
1.	बाक्साइट भंडारण के लिए भूखण्डों पर किराया	31.50

II. कार्यालय भवन और अन्य ढाँचों के लिए पत्तन भूमि पर लाइसेंस शुल्क

विवरण	दर प्रति 10 वर्गमीटर अथवा उसका भाग प्रति कैलेंडर माह अथवा उसका भाग (रूपयों में)
कार्यालय भवनों और अन्य संरचनाओं के अनुरक्षण के लिए पत्तन भूखण्ड पर लाइसेंस शुल्क	
– मुरूगांव बंदरगाह और वास्को में सामान्य घाट स्तर पर	292.00
– मुरूगांव अग्रदीप ढलान और बैना	232.00

टिप्पणियां :

(1). अगर भूमि का प्रयोग रिहायशी प्रयोजन के लिए भवन संरचना हेतु है, जिसके लिए बोर्ड का अनुमोदन प्राप्त किया जाना है, मुरूगांव बंदरगाह (एमआरएच) और वास्को में सामान्य घाट स्तर पर – दर रू0 292.00 प्रति 10 वर्गमीटर अथवा उसके भाग प्रति प्रति कैलेंडर माह अथवा उसका भाग।

(2). अगर भूमि रिहायशी प्रयोजन के लिए भवन संरचना हेतु लाइसेंसशुदा है, जिसके लिए बोर्ड का अनुमोदन प्राप्त किया जाना है, मुरूगांव अग्रदीप ढलान और बैना में – दर रू0 232.00 प्रति 10 वर्गमीटर अथवा उसके भाग प्रति प्रति कैलेंडर माह अथवा उसका भाग।

III. तटाग्र भूमि के कब्जे के लिए प्रभार

क्र.सं.	विवरण	दर (रूपयों में)	इकाई
1.	वास्को खाड़ी में लॉंच/नौका की मरम्मत अथवा अन्य उद्योग के प्रयोजनार्थ	250.00	प्रति 10 वर्गमीटर अथवा उसका भाग प्रति कैलेंडर माह अथवा उसका भाग
2.	पत्तन सीमा पर वास्को खाड़ी से बाहर भवन/मरम्मत वर्कशॉप अथवा अन्य उद्योग का पता लगान के लिए	43.50	– उपर्युक्त –
3.	पत्तन की विनियामक सीमाओं के भीतर आने वाले क्षेत्र के उपयोग के लिए लाइसेंस शुल्क		
	– वाणिज्यिक प्रयोजन के लिए	30.00	एक उपयोग के संबंध में एक बार न्यूनतम रू0 10,000/– के अधीन प्रति वर्गमीटर
	– गैर–वाणिज्यिक प्रयोजन के लिए	20.00	एक उपयोग के संबंध में एक बार न्यूनतम रू0 2000/– के अधीन प्रति वर्गमीटर

IV. मार्गाधिकार प्रभार

क्र.सं.	विवरण	दर प्रति 10 वर्गमीटर अथवा उसका भाग प्रति कैलेंडर माह अथवा उसका भाग (रूपयों में)
1.	मुरूगांव बंदरगाह, वास्कोडिगामा में क्षेत्रों के लिए मार्गाधिकार प्रभार	300.00
2.	मुरूगांव अग्रदीप ढलान और बैना में क्षेत्रों के लिए मार्गाधिकार प्रभार	100.00
3.	मुरूगांव नगरपालिका सीमा से बाहर भूमि के लिए मार्गाधिकार प्रभार	25.00

टिप्पणी :

(1). इस प्रयोजन के लिए क्षेत्र को पाइपलाइन के बाहरी व्यास को ध्यान में रखते हुए और 30 (तीस) सेंटीमीटर पाइपलाइन की चौड़ाई और लंबाई के रूप में कार्य स्थान को ध्यान में रखते हुए क्षेत्र।

भाग – IV

भाग–ग – फुटकर प्रभार

I. कार्गो प्रहस्तन उपकरण का किराया

क्र.सं.	विवरण	दर (रूपयों में)	इकाई
1.	फोर्कलिफ्टों के प्रयोग के लिए प्रभार – येल/वोल्टास – 3 टन – येल/वोल्टास – 2 टन	 518.75 462.50	 प्रति घंटा अथवा उसका भाग
2.	क्रेन – 30 टन	12750.00 1593.75 6375.00	प्रति दिन 8 घंटों की पाली प्रति घंटा अथवा उसका भाग 4 घंटों के लिए प्रति मांग न्यूनतम प्रभार
3.	8 टन क्रेन	2125.00 268.75 1060.00	8 घंटों की प्रति दिन पाली प्रति घंटा अथवा उसका भाग 4 घंटों के लिए प्रति मांग न्यूनतम प्रभार
4.	3 टन क्रेन	1375.00 175.00 693.75	8 घंटों की प्रति दिन पाली प्रति घंटा अथवा उसका भाग 4 घंटों के लिए प्रति मांग न्यूनतम प्रभार

टिप्पणी :

(1). पहली पाली (मानक समय) प्रातः 7:30 बजे से 12:30 बजे और 13:00 बजे से 13:00 बजे से 16:00 बजे तक परिकलित की जाती है।

(2). दूसरी पाली 15:30 बजे से 20:30 बजे और 21:00 बजे से 24:00 बजे तक परिकलित की जाती है।

(3). तीसरी पाली 23:30 बजे से 3:30 बजे और 4:00 बजे से 8:00 बज तक परिकलित की जाती है।

(4). तीन पालियों में से किसी के दौरा विश्राम से पूर्व की अवधि अथवा विश्राम के बाद की अवधि को आधी–पाली माना जाएगा।

(5). विश्राम की अवधि निम्नवत् मानी जाती है :
पहली पाली के दौरान 12:30 बजे से 13:00 बजे
दूसरी पाली के दौरान 20:30 बजे से 21:00 बजे
तृतीय पाली के दौरान 03:30 बजे से 04:00 बजे

II. मशीनरी, उपस्कर का किराया और विविध दरें

क्र.सं.	विवरण	दर (रूपयों में)	इकाई
1.	जैक का किराया	56.25	प्रति जैक प्रति दिन अथवा उसका भाग
2.	हाइड्रोलिक हैक का किराया	100.00	प्रति जैक प्रति दिन अथवा उसका भाग
3.	गैंगव का किराया	250.00	प्रति गैंगवे प्रति दिन अथवा उसका भाग
4.	वायु कम्प्रेसर का किराया *	1562.50 150.00 87.50	24 घंटे का प्रतिदिन दो घंटे से अनधिक प्रत्येक बार के लिए प्रत्येक अतिरिक्त घंटे अथवा उसके भाग के लिए
5.	पोर्टेबल इलेक्ट्रिक वैल्डिंग प्लांट का किराया	812.50	दो घंटे से अनधिक प्रत्येक बार के लिए
6.	रोड़ रोलर** का किराया	812.50 87.50	8 घंटे का प्रति कार्यदिवस और उसके बाद प्रति अतिरिक्त घंटे के लिए

7.	कंक्रीट वाइब्रेटर** का किराया	362.50 100.00 100.00 18.75	ऑपरेटर के साथ 8 घंटे का प्रति कार्यदिवस और उसके बाद प्रत्येक अतिरिक्त घंटे के लिए ऑपरेटर के बिना 8 घंटे का प्रति कार्यदिवस और उसके बाद प्रत्येक अतिरिक्त घंटे के लिए
8.	कंक्रीट मिश्रण** का किराया	437.50 81.25	8 घंटे का प्रति कार्यदिवस और उसके बाद प्रत्येक अतिरिक्त घंटे के लिए
9.	तार बॉयलर** का किराया	437.50 62.50	8 घंटे का प्रति कार्यदिवस और उसके बाद प्रत्येक अतिरिक्त घंटे के लिए
10.	रीच स्टेकर#	12375.00 465.00	8 घंटे की प्रति पाली प्रति संचलन
11.	बुल डोज़र*	8562.50 656.25 3375.00	8 घंटे की प्रति पाली और उसके बाद प्रति घंटा अथवा उसका भाग प्रति मांग न्यूनतम प्रभार
12.	बिजली ऊर्जा की आपूर्ति	4.25	प्रति इकाई (दरें गोवा सरकार द्वारा समय–समय पर यथा–अधिसूचित संशोधित की जाएंगी)
13.	बंदरगाह क्षेत्र में ट्रकों (तेल और जल टैंकर सहित) का प्रवेश	31.25	प्रति वाहन प्रति प्रत्येक प्रवेश

टिप्पणी :

* देय प्रभारों का अतिरिक्त 10 प्रतिशत के रूप में समयोपरि प्रभार लगाया जाएगा।

* इसमें ईंधन, स्नेहक और कपास अपशिष्ट आदि जैसे अन्य सभी साधन शामिल नहीं है, जिसकी आपूर्ति किराएदार द्वारा की जानी चाहिए। केवल अनुमोदित ईंधन और स्नेहक का प्रयोग किया जाए।

\# मत्तन के रीच स्टेकर का प्रचालन के लिए किराएदार को उसकी उपलब्धता के अधीन प्रयोग करना अनिवार्य है। उन मामलों में, जब यद्यपि रीच स्टेकर की मांग की गई हो, परंतु एमओपीटी में प्राधिकृत अधिकारी द्वारा यथाप्रमाणित अनुरक्षण, पूर्ण मरम्मत, अन्य पार्टी द्वारा किराए पर लिए जाने के कारण से अनुपलब्धता जैसे कारणों से एमओपीटी द्वारा नहीं किया जा सका हो।

III. फ्लोटिला का किराया

क्र.सं.	विवरण	दर (रूपयों में)	इकाई
1.	लॉंच (कार्मिक सामान, पुर्जों आदि की ढुलाई के लिए)	12000.00 6500.00 1750.00	8 घंटे की प्रति पारी 4 घंटे के लिए प्रति मांग न्यूनतम प्रभार प्रत्येक अतिरिक्त घंटे अथवा उसके भाग के लिए
2.	लॉंच (सर्वेक्षण कार्य के लिए)	24340.00 12500.00 3250.00	8 घंटे की प्रति पारी 4 घंटे के लिए प्रति मांग न्यूनतम प्रभार प्रत्येक अतिरिक्त घंटे अथवा उसके भाग के लिए
3.	डम्ब बार्ज (घाट बंध कार्य आदि के लिए)	24400.00 12500.00 3250.00	8 घंटे की प्रति पारी 4 घंटे के लिए प्रति मांग न्यूनतम प्रभार प्रत्येक अतिरिक्त घंटे अथवा उसके भाग के लिए
4.	डम्ब बार्ज (सामग्रियों, स्लोपों आदि की ढुलाई के लिए)	13650.00 7000.00 1850.00	8 घंटे की प्रति पारी 4 घंटे के लिए प्रति मांग न्यूनतम प्रभार प्रत्येक अतिरिक्त घंटे अथवा उसके भाग के लिए

टिप्पणी :

दरों में ईंधन और स्नेहक शामिल हैं।

भाग–V

विशेष दर

1. (क). एलआईसी द्वारा किए गए जीवनांकिक मूल्यनिरूपण के आधार पर 31 मार्च, 2006 तक प्रोद्भूत पेंशन देयता को पूरा करने के लिए, भाग– I से भाग–IV के अधीन दरमान में अधिसूचित विभिन्न प्रभारों की प्रतिशतता के रूप में विशेष दर इस दरमान के लागू होने से शुरू होकर वित्तीय वर्ष 2008–09 तक प्रभार्य होगी।

(ख). भाग– IV के अधीन दरमान में निर्धारित संपदा किरायों पर विशेष दर प्रभार्य होगी बशर्ते अलग–अलग पट्टा करारों में, समय–समय पर, दरों में संशोधन की अनुमति देने वाला एक विशिष्ट खंड शामिल करना होगा।

2. विशेष दर प्रयोक्ताओं द्वारा देय तत्संबंधी प्रभारों के 7 प्रतिशत की दर से इस दरमान के लागू होने की तारीख से वित्तीय वर्ष 2008–09 के समाप्त होने तक प्रभार्य होगी।

3. मुरूगांव पत्तन न्यास इस विशेष दर के माध्यम से अर्जित राजस्व को केवल विशिष्ट प्रयोजन के लिए इस्तेमाल करेगा।

4. मुरूगांव पत्तन न्यास को इस संबंध में प्राप्तियों और भुगतानों को कवर करने के लिए पृथक खाता व्यवस्थित करना होगा।

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS

NOTIFICATION

Mumbai, the 23rd November, 2006

No. TAMP/67/2006-MOPT.—In exercise of the powers conferred by Sections 48, 49 and 50 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby disposes of the proposal of the Mormugao Port Trust (MOPT) for general revision of its Scale of Rates as in the Order appended hereto.

SCHEDULE

Case No. TAMP/42/2005-MOPT

Mormugao Port Trust (MOPT) **Applicant**

ORDER

(Passed on this 30th day of October, 2006)

This case relates to a proposal received from the Mormugao Port Trust (MOPT) for general revision of its Scale of Rates.

2.1. The Scale of Rates of the MOPT was last reviewed by this Authority in August 2002 and the Order alongwith the approved Scale of Rates was published in the Gazette of India on 18 September 2002. Following the two years tariff validity period prior to issue of the revised tariff guidelines, the Scale of Rates of the MOPT fell due for revision in September 2004. The MOPT had accordingly, filed a proposal for general revision of its Scale of Rates in August 2004. However, when the case was to be taken up for joint hearing, the Government issued revised tariff guidelines. The case was, therefore, closed and MOPT was advised to file a comprehensive proposal in line with the revised tariff guidelines by 30 June 2005.

2.2. In this backdrop, the MOPT has filed its proposal for general revision of its Scale of Rates. The MOPT has subsequently on our request updated the cost statements based on revised estimates 2005-06 and projections for three years i.e. 2006-07,2007-08 and 2008-09 in line with the three years tariff validity prescribed in the revised tariff guidelines.

2.3. The MOPT has explained the following main reasons warranting revision of its tariff:

(i). To recover the rising cost of operations from individual segments by applying cost recovery principles.

(ii). To generate adequate surplus to meet with growing requirements for creation and upgrading the existing port infrastructure.

(iii). Loss of revenue to the extent of around Rs.138.55 lakhs for a full period of 12 months on account of rationalisation of berth hire and anchorage charge from 8 hours rate to hourly rate.

(iv). Further, the wharfage charges have not been revised since October 1996 and MOHP handling charges, warehousing & storage charges and Estate Rentals have not been revised since June 2000.

(v). During the year 2004-05, the port handled total traffic of 30.66 million tonnes and it is expected to handle 32 million tonnes during 2005-06. The traffic and operating income in the subsequent years will not remain in the same ratio since the BOOT operator M/s. South West Port Limited (SWPL) operating in its port at berth nos. 5A and 6A are expected to handle coal / coke, limestone traffic at their full capacity of 5 MMT annually from 2006-07 onwards. There will be reduction in operating income in respect of berth hire charges and CHLD levy during the subsequent years as berth hire charges on vessels handled at berth Nos.5A and 6A will be collected by SWPL. In view of this, there will be reduction in the traffic at General Cargo berths as compared to previous years.

2.4. The main points considered for preparation of cost statements are highlighted below:

(i). The operating income has been projected on the basis of expected traffic including traffic proposed to be handled by M/s. SWPL.

(ii). The operating costs except depreciation for the years 2006-07 to 2008-09 are escalated @ 5% over the previous year.

(iii). The depreciation and net fixed assets for 2005-06 to 2008-09 have been projected considering the assets to be added during these years.

(iv). The depreciation on assets has been computed as per the Companies Act in terms of the revised tariff guidelines.

(v). Assets have been segregated into business assets and business related assets and ROCE @ 15% and 6.35% thereon has been considered respectively.

(vi). Management and General Overheads, Finance & Miscellaneous Expenditure & Income excluding interest of General Fund has been apportioned to sub-activities / principal activities.

(vii). Working capital has been considered as nil in the proposed tariff revision.

(viii). Escrow Account is not maintained separately at present and the royalty received / receivable from the private terminal is accounted as revenue during the years under projection for tariff fixation exercise.

(ix). The railway rates are out of the jurisdiction of TAMP but, in order to know the overall position of port as a whole, the cost statement of railways is also included in the proposal.

(x). It has furnished cost statement for the port as a whole and for different principal and sub-activities. The cost statement shows an average deficit for the port as a whole at 1% for the years 2006-07 to 2008-09. The total deficit is estimated at Rs.9.59 crores over the three years under projection. The overall surplus / deficit position for the main activities / sub-activities and tariff hike proposed is tabulated below:

Sl. No	Activities / Sub-activities	Surplus / Deficit 2006-07		Surplus / Deficit 2007-08		Surplus / Deficit 2808-09		Total Surplus / Deficit	Average %	Tariff revision proposed
		(Rs. in lakhs)	% of income	(Rs. in lakhs)	% of income	(Rs. in lakhs	% of income	(Rs. in lakhs	% of income	
1.	Port as a whole	494	2.17%	-536	2.31%	-918	-3.8%	-959.6	(-) 1.3%	
2.	Cargo Handling & Storage activity	1464	11.3%	586	4.4%	380	2.8%	2430.4	6.2%	
	(a). Ore handling activity	461	4.8%	-504	-5.1%	-859	-8.5%	-902.02	(-) 2.9%	15% in handling charges at MOHP
	(b). General Cargo	364	16.7%	372	16.8%	409	18%	1145.57	17%	No hike
	(c). Warehousing	-149	-135%	-176	-220%	-142	-129%	-466.34	-161%	20%
	(d). POL	787	82%	894	84%	972	84%	2653.22	83%	No hike
3.	Port & Dock facility	-1781	-32%	-1889	-33%	-2005	-34%	-5675.17	-33%	
	(a). Berthing & mooring	623	26%	626	26%	616	25%	1865.93	26%	20% upward revision in all vessel related charges
	(b). Pilotage & Towage	-1521	-68%	-1598	-70%	-1676	-71%	-4795	-70%	
	(c). Port service	-595	-65%	-614	-65%	-625	-64%	-1834.17	-65%	
	(d). Water supply	-289	-1014%	-304	-1066%	-319	-1121%	-912.13	-1067%	
4.	Cargo handling / Labour activity	1078	47%	930	42%	834	38%	2841.9	42%	No hike
5.	Railways	-129	-11%	-50	-4%	-19	-1.4%	-197.79	-5%	No hike
6.	Estate	-137	-16%	-114	-12%	-108%	-11%	-359	-13%	10% revision

At the proposed tariff, it is expected to generate additional revenue of around Rs.65 crores for the three years 2006-07 to 2008-09 excluding the additional revenue likely to accrue at the proposed pension levy. The proposed pension levy is expected to yield an additional revenue of Rs.17

crores per annum for the year 2006-07, i.e. approximately Rs.51 crores for the three years under consideration.

2.5. Other signification modifications proposed in Scale of Rates are as follows:

(i). Proposed a single GRT rate for port dues and berth hire / anchorage fee and three tier structure for pilotage / shifting charges.

(ii). Frequency of levy of Port dues is changed to 'per entry' basis.

(iii). A special pension levy has been proposed @ 10% of its Scale of Rates for a period of two years from date of implementation subject to review thereafter. This special levy is, however, not proposed to be collected on CHLD levy, wharfage on cargo handled in stream and charges for primary loading and uptopping. The pension fund position furnished by MOPT is as follows:

Sl.No.	Particulars	Rs. in lakhs
1.	Actuarial valuation of Pension and Gratuity liability as on 31 March 2005.	22,797.58
2.	Less: Funds accumulated as on 31 March 2005.	13,061.15
3.	Balance Liability as on 31 March 2005. (1-2)	9,736.43
4.	Less: Interest on fund balance for 2005-06.	704.28
5.	Balance Pension fund to be recovered over 5 years. (3-4)	9,032.15
6.	Recovery per year.	1,806.43

2.6. The port had earlier informed that it proposes to restructure the cargo related charges in respect of cargo handled in stream based on commitment of the guaranteed throughput by trade / users. This meeting has, however, not materialised so far and hence, no amendment has been proposed on cargo related charges on cargo handled in stream and transhipper levy.

2.7. The proposal was approved by the Board of Trustees of MOPT in its meeting held on 29 July 2005. The MOPT has, accordingly sought approval of this Authority for revision of the proposed Scale of Rates (except railways).

2.8. The MOPT has also proposed to revise estate rentals by 10%. The proposal of the MOPT in this regard does not conform to the revised guidelines. This point was clarified to the MOPT and the port was advised to file a separate proposal for revision of estate rentals following the prevailing guidelines on land policy for major ports issued by the Government.

3.1. In accordance with the consultation procedure prescribed, the proposal received from the MOPT was forwarded to the South West Port Limited (SWPL) and the concerned user organisations seeking their comments.

3.2. The comments received from the various users / user organisations were forwarded to MOPT as feedback information. The MOPT has responded to the comments of the users / user organisations.

4. Based on a preliminary scrutiny of the proposal, the MOPT was requested to furnish additional information / clarification on various points. The MOPT has furnished its reply to our queries. The main queries raised by us and reply furnished by the MOPT are summarised as below:

Sl.No.	Our queries	Reply submitted by MOPT
I.	**Financial / Cost Statements**	
(1).	Furnish an analysis of variation in traffic, income and expenditure between the actuals and projections based on which tariff was fixed in the last tariff revision Order for the years 2002-03 and 2003-04 in Form-7 of the revised cost format duly indicating the reasons for such variations.	It has furnished the updated cost statements in the prescribed revised form No.7 alongwith, the reasons for variation. As per this statement, the Actual net surplus before ROCE as against the estimates considered earlier are tabulated hereunder:

		<table><tr><th>Year</th><th>Actuals (Rs. in lakhs)</th><th>Esti-mates (Rs. in lakhs)</th><th>Diff</th><th>Diff in %</th></tr><tr><td>2002-03</td><td>3539</td><td>2833</td><td>706</td><td>25%</td></tr><tr><td>2003-04</td><td>4848</td><td>2654</td><td>2194</td><td>83%</td></tr><tr><td>2004-05</td><td>5706</td><td>3886</td><td>1820</td><td>47%</td></tr></table>
(2).	Please update the cost statement duly tallying all the figures with the Annual Accounts / R.E / BE. Please furnish a reconciliation statement for all the years duly reconciling the operating income, operating expenditure, FMI, FME and net surplus / deficit shown in Form III (A) with the actuals / estimates reported in the respective financial documents.	It has furnished updated cost statements for the years 2003-04 to 2005-06 (actuals) and 2006-07 to 2008-09 (Projection) alongwith the reconciliation statement.
(3). (i).	Justify the reasons for estimating the traffic growth less than 2% for each of the years 2006-07 to 2008-09 with the actual traffic growth of 10% and 11% achieved by the port during the years 2004-05 and 2005-06 respectively.	The traffic growth for the years 2004-05 and 2005-06 was 10% and 3.36% respectively. The same trend may not continue for the subsequent years and hence only a 2% increase was considered while projecting the traffic in the proposal. The handling capacity of the port is 29.5 million MT including 5 million MT of traffic proposed to be handled by M/s. SWPL from their terminal. The proposed traffic would be in the range of 34.58 million MT to 35.90 million MT which appears to be realistic and achievable.
(ii).	Please confirm whether the traffic forecast for the current financial year 2006-07 is in line with the target fixed by the Ministry and the projections for the succeeding years are in accordance with the five years / Annual plan and current expected growth.	The Ministry has fixed a target of 35.30 million MT for the current year 2006-07 as against 34.50 million MT projected in the proposal. In this regard, it is clarified that the Ministry had fixed the target of 34 million MT for the year 2005-06 but port could achieve 31.69 million MT during the 2005-06 which was about 7% less than the target fixed by the Ministry.
(4). (i).	Please furnish analysis of average dwell time of cargo for the past two years. Also, indicate average dwell time considered for estimating the demurrage and storage income for the years 2005-06 to 2007-08.	The average dwell time of cargo for the last 2 years will be furnished at the earliest. This forms a small part of our Total Revenue. (The MOPT has, however, not furnished the details).
(ii).	Indicate the foreign exchange rate considered for computation of dollar denominated tariff. The additional income, if any, on account of fluctuation in foreign exchange rate may also be computed and shown separately.	The additional income on account of fluctuation in foreign exchange was not considered, since there is no mechanism to compensate if dollar rate falls substantially.
(5).	The expenditure projection for the years 2006-07 and 2008-09 is estimated to increase by 5%. As per the clause 2.5.1 of the revised tariff guidelines, the expenditure projections should be in line with traffic adjusted for price fluctuation with reference to current movement of	The operating expenditures attributing for variation in traffic are OTA, incentive payment, stores for repairs and maintenance, hire of equipment / cranes, hire charges for launches / Tugs, electricity power, dredging expenses and repairs and maintenance

	Wholesale Price Index for all commodities which is reported to be around 4.5 % for the financial year 2005-06. Indicate what will be the variable component of the total operating cost (excluding depreciation) which will vary with the traffic figures.	to Plant & Machinery. These expenditure constitute about 48% of the total operating expenditure except depreciation for the year 2005-06. It has explained the following main types of expenditure contributing to such increase in the estimation: (a). Dedicated power supply is availed from RSPCL for smooth operation of MOHP. The expenditure on this has increased to Rs.18.02 crores for 2005-06 from Rs.15.54 crores for 2004-05 owing to hike in fuel costs and fixed charges applicable. (b). The expenditure on maintenance dredging increased by 30% in 2006-07 as approach channel has been deepened to accommodate higher GRT vessels. (c). The expenditure on security has increased by 21% for the year 2005-06 over the previous year on account of ISPS code. (d). The insurance spares for MOHP needs to be maintained at higher level to keep the existing efficiency of the plant intact and to attend to the preventive break-down maintenance, replacement on priority basis etc. (e). The salaries & wages for the year 2005-06 was Rs.58 crores. The wage revision for port sector is due from January 2007 and as such there will be an additional liability of about Rs.5 crores to Rs.6 crores per year from 2007-08 onwards.
(6). (i).	Furnish a detailed break up of Finance & Miscellaneous Expenditure (FME) considered in the cost statement for the years 2005-06 to 2008-09.	The requisite details are furnished.
(ii).	Explain the reasons why the FME less FMI is estimated to increase by 34% for the years 2005-06 over the previous years. Also, explain the reasons for estimating 6.4% and 5% escalation in this item for the years 2007-08 and 2008-09 over the respective previous years in the light of the fact that the current WPI is at the level of 4.5% only. The estimation relating to FME less FMI is found to be increasing by around Rs.500 lakhs to Rs.600 lakhs for the years 2005-06 to 2007-08 over the estimation furnished in the initial proposal. Explain the reasons for this variation.	The FME mainly includes terminal benefits such as, gratuity payment, commuted pensions, pension payments, contribution to employees Provident Fund etc. The estimates for 2005-06 are based on RE 2005-06. It was proposed to contribute Rs.20 crores towards Pension Trust Fund during the year 2005-06. The fringe benefit tax applicable on superannuation fund amounting to Rs.6.12 crores was included under FME for the year 2005-06 and also for the subsequent years. The WPI should not be made applicable for projecting FME as these expenditures are based on pension and retirement dases during the year under consideration.
(iii).	Furnish the actual pension fund position and pension liability as on 31 March 2006. Also, furnish the basis of estimating the pension liability alongwith the detailed	It has furnished revised computation of pension liability updated with 31 March 2006 actuals as tabulated below:

	computation for the years 2006-07 to 2008-09.	(Rs. in crores) 1. Actuarial valuation of Pension liability of existing employees (Rs.174.44 crores) and pensioners (Rs.154.28 crores) — 328.72 2. Less: Pension Fund accumulated as on 31 March 2006. — 120.62 3. Balance Liability as on 31 March 2005. (1-2) — 208.10 4. Less: Interest on fund balance for 2006-07 to 2008-09 @ 6.5% — 25.07 5. Balance Pension fund to be recovered over 5 years. (3-4) — 183.03 6. Recovery per year. — 36.60
(iv).	Confirm that the one time expenses like arrears in wages / pension, VRS compensation, etc., are not included in the cost statement for tariff revision as per clause 2.5.2. of Revised Tariff Guidelines.	It is confirmed that the one time expenses like arrears, wages / pension, VRS compensation are not included in the cost statements for tariff revision.
(7).	The activity of water supply shows a huge deficit. In this regard this Authority during the last tariff revision had specifically advised the port to bifurcate the cost of water supply between the shipping and internal consumption and to reflect the correct position of supplying water for shipping. The cost of water consumed by the port for its own purposes should be borne by all the activities by way of distribution of management and general overheads. This suggestion does not appear to have been considered while filing the cost statements. The MOPT is again advised to revise the cost statement in line with our earlier observation.	As already advised by the TAMP, the expenditure on water supply for shipping and for internal consumption has been segregated and charged to the individual sub-activity. The expenditure attributable for supply of water on internal consumption has been considered as management and general overheads.
(8). (i).	Indicate where is the revenue share receivable from the South West Port Limited (SWPL) considered in the cost statement. Furnish detailed computation of estimation of revenue share receivable from the SWPL for all the years under projections.	The annual royalty receivable from SWPL has been accounted under sub-activity general cargo. As per Licence Agreement with M/s. SWPL, the terminal operator has to pay royalty of Rs.12 crores per annum irrespective of traffic handled by them and accordingly Rs.12 crores per annum has been accounted for all the years under consideration from 2006-07 to 2008-09. During the last two years royalty amounting to Rs.4.07 crores and Rs.7.10 crores was received from SWPL.
(ii).	Clarify the accounting of lease rentals receivable from the SWPL considered in the cost statement. Also, furnish the area leased to SWPL and the annual lease rentals received from them.	The total area leased to M/s. SWPL is 100700 sq. mts. The annual lease rental for 2005-06 was Rs.2.06 crores. This is subject to an upward revision of 5% every year as per License

		Agreement. This is considered under berth hire activity.
(iii).	Clause 2.8.3. of the revised tariff guidelines specifically prescribes that 50% royalty / revenue share receivable by the land-lord port from the private operator after meeting the cost of surplus labour is to be transferred to the Escrow account and should be utilised for creation of port infrastructure within the specified period. Confirm whether this tariff guideline has been complied with and furnish the details in Form-9 of the revised cost format. If not, the reasons, therefore, may be explained.	The MOPT has furnished revised cost statement transferring the entire royalty received / receivable from the SWPL to Escrow Account as against considering it as a revenue under cargo handling activity in its initial proposal. In the revised cost statement the royalty received from SWPL is excluded from the income. The capital employed is also reduced to the extent of balance likely to accrue in Escrow Account. The revised cost statement shows a deficit of 4.5% as against 1.32% deficit in its initial proposal.
(9).	Please confirm whether the depreciation has been computed as per clause 2.7.1. of the revised tariff guidelines i.e. on straight line method following the life norms adopted as per the Companies Act.	The assets have been depreciated on straight line method following the life norms adopted as per Companies Act for the year 2004-05 onwards. The list of assets under principal activity / sub-activity has been furnished. Detailed computation of depreciation for all the activities including port as a whole is also furnished for the years 2004-05 and 2005-06.
(10).	The interest on loan has been counted twice, once by way of Return on capital employed and again as a separate item of expenditure. Since return is allowed on the entire capital employed, interest on loans may be excluded from the cost statement to eliminate double counting.	The interest on loan paid or payable for the particular year was accounted in the cost statement and not the entire amount of interest payable on loan. It is pertinent to mention here that if the interest on loan has been accounted twice as observed by this Authority then the TAMP may please consider to allow ROCE on investments made by the port on WIP which amounts to around Rs.20 crores.
(11). (i).	Reduction in unit operating costs, if any, additional traffic / business projection, improvement in operational efficiency on account of each of the proposed additions to the gross block may be indicated for each of the projects.	The minimum charges per requisition for 4 hours has been prescribed in the proposed Scale of Rates for Cargo Handling Equipments at Sr.No.2, 3 & 4 under Section 'C' – "Sundry charges" to avoid any ambiguity.
(ii).	The gross block of assets as on 2004-05 and additions proposed during the years 2006-07 to 2008-09 include school building, stadium, construction of hospitals, etc., which have been classified as business-related assets. In this regard please confirm that this categorisation is in line with clause 2.9.8 of the revised tariff guidelines prescribing the norms for treating such social obligation assets as business related assets. Furnish detailed computation of ROCE for the years 2006-07 to 2008-09 giving the break up of the business assets and business related assets since the computation of return is different from your initial proposal.	The assets under consideration for the years 2005-06 to 2008-09 have been segregated into business assets, business related assets and social assets and ROCE computed accordingly, as per para 2.9.8 of the revised guidelines for tariff fixation. The requisite details have been furnished in our letter which is tabulated below: **(Rs. in lakhs)** **Year** / **Business Assets** / **Business Related Assets** 2006-07 / 28557.20 / 3432.89 2007-08 / 31463.70 / 3375.66 2008-09 / 33013.23 / 3293.56

(iii).	Indicate the basis of apportionment of capital employed i.e. net fixed assets and working capital between various activities and sub-activities.	The working capital has been considered NIL for the years under consideration. The capital employed under sub-activities, principal activities is equivalent to the net fixed assets of the respective activity for the years under consideration.
(iv).	In the last tariff revision Order, the port had clarified that a separate company was being formed to construct the 4 lane road and that the National Highway Authority of India is looking into the modalities of setting up of such a company, for collection of toll etc. The MOPT had proposed to invest some of its funds on this project. Since its investment will get serviced from the return receivable from the proposed company, please confirm that the capital employed considered in the cost statement does not include the investment made / proposed to be made by the MOPT for this project.	The port had paid an amount of Rs.16.98 crores as its share to the National Highway Authority of India for construction of 4 lane road. This is not accounted under capital employed in the cost statements under consideration. It has further submitted that it is incurring loss of revenue on account of non-addition of this item in the capital employed for tariff revision purpose and also on account of not accruing any return from NHAI towards the share of the port. It has, therefore, requested TAMP to include this element of capital expenditure in computation of capital employed.
(12).	The cost statement filed for ore handling activity includes both the iron ore and pellets handled at Berth no.9 through MOHP and iron ore handled at other berths. Since separate tariff are proposed for iron ore handled at Berth no.9 and at other berths, furnish a separate cost statement for iron ore and pellets handled at Mechanical Ore Handling plant at Berth no.9 and the ore handled at other berths.	The cost statements for MOHP was submitted alongwith the proposal. However, copy of the same is furnished. It is further informed that the iron ore handled at other berths was very negligible i.e. 2.98 lakhs tonnes and 2.58 lakhs tonnes during the last two years.
(13).	Furnish the assessed capacity of the port for the years 2005-06 to 2008-09 duly considering the additional capacity investment envisaged and productivity improvement anticipated alongwith detailed computation.	The assessed capacity of the port is indicated at 29 million tonnes per annum. (It has not furnished year-wise assessed capacity of the port for each of the years under projection.)
(14). (i).	As stated in our last tariff revision order, lease rentals have to be as per the guidelines issued by the Government in this regard. The MOPT has not complied with the guidelines issued by the Govt. while proposing 10% revision in the estate rentals. It is, therefore, clarified that the tariff hike proposed in lease rentals in Part III, Section (A) will not be considered alongwith revision of other tariff items. The MOPT is advised to file a separate proposal for revision of estate rentals which will be processed separately as and when received.	The proposal for revision of Estate Rental will be submitted separately at the earliest as advised by this Authority.
(ii).	The Railway activity shows an average deficit of 5.37% for the years 2006-07 to 2008-09. It may be explained why should this deficit be subsidised by the other activities. Clarify whether any proposal to revise the Railway charges have been filed with the Railway Board to gradually make this activity self reliant. Please furnish a separate cost statement for the	The principal activity, "Railway workings" is in surplus position and hence no upward revision was proposed in respect of railway haulage but special pension levy was proposed for railway rates. The proposal of pension levy was submitted to the Railway Board, Ministry of Railways during August 2005 for its sanction. No

	port as a whole excluding the estate activity and railway activity.	sanction has been received till date. As desired, the cost statement for Port as a whole excluding Estate and Railway activity is furnished. A summary of net surplus position (after ROCE) as depicted by this cost statement is tabulated below: (Rs. in lakhs) (In %) 2006-07 1978.92 9.53% 2007-08 917.45 4.36% 2008-09 580.94 2.36% Total 3477.31 5.52% (average)
(15).	The port as a whole reflects a deficit of Rs.9.59 crores for the three years (i.e. 2006-07 to 2008-09). As against this, the MOPT at the proposed tariff level has estimated additional revenue of around Rs.65 crores excluding the impact of the proposed pension levy. Please justify the proposed increase with reference to the cost position.	The port as a whole reflects a deficit of Rs.9.59 crores for the 3 years i.e. 2006-07 to 2008-09. Some of the principal activities like Cargo Handling, Railway Earnings, CHLD are rendering surplus position. On the contrary, other principal activities like Port and Dock charges for shipping, MOHP, Estate Rental, Warehousing are in deficit and for which the upward revision has been proposed to make these activities self sustained.
II.	**General:**	
(1).	At the time of the last general revision of its Scale of Rates, this Authority had advised [Paragraph No.16 (xix)] the MOPT to seriously identify areas of cost reduction and take immediate steps to introduce corrective measures. Indicate the action initiated by the port in this regard and the resultant cost reduction achieved.	The cost per tonne for the years 2002-03 to 2005-06 was Rs.54.26, Rs.48.34, Rs.45.46, Rs.44.90 respectively which indicates the reduction in operating expenditure achieved by the port during the last 4 years.
(2).	This Authority has allowed flexibility to all major ports to reduce the rates prescribed in the SOR at their discretion mainly on commercial considerations. Such reduction, if any, effected by the MOPT may be listed out and the consequential effect of such concessions granted on growth of traffic and impact of such reduction on the revenue may be analysed item-wise and furnished.	The prescribed Scale of Rates have not so far been reduced by the Port under flexibility allowed by the Authority.
(3).	Clause 2.6.2 of the revised tariff guidelines also required the port to regularly review and adjust the manning scales / datum. The steps taken by the port in this regard may be clarified and if the datum has been revised please furnish the datum prescribed for major cargo items, pre-revised datum and the effective date of revision for each of the major cargo items.	Clause No.2.6.2 of the revised tariff guidelines for tariff fixation is not applicable to the port at present as there is no technological changes in the operation of handling of cargo.
(4).	Clause 2.11.4 of the revised tariff guidelines stipulates that the cross-subsidisation shall be restricted with the objective to ultimately phase it out. The	The cost statement of the principal activity submitted indicates upward revision to make the individual activity self-sustained. However, some of the

	MOPT is, therefore, requested to confirm that the flow of cross-subsidisation from surplus generating activities to the activities which are in deficit are restricted at the level obtained at the time of last general revision of its Scale of Rates in September 2002.	sub-activities are supporting to the principal activity and as such cross-subsidisation may be allowed within the principal activity for a short period of time.
(5).	The action taken by MOPT with reference to Chapter 7 of the revised tariff guidelines may be explained.	The guidelines under Chapter 7 are being complied with at this port.
(6).	The revised tariff guidelines stipulate the tariff should be linked to benchmark levels of productivity. The MOPT has not indicated anything about productivity levels to be maintained for various operations / services. These may be included in the Scale of Rates and the levels so adopted may be explained.	There is no surplus staff at this port. On the contrary the vacant posts could not be filled in due to ban on recruitment. This has also resulted into increase in OTA in the operating department, as the port has to deploy the staff on OT for smooth functioning of the plant in particular and other departments in general.
III.	**Scale of Rates:**	
(1).	**Section 1.2 General terms & conditions**	
(i).	The proposed provision v (b) relating to interest on delayed payments / refunds may be modified by prescribing a specific interest rate based on prevailing Prime Lending Rate of the State Bank of India.	The conditionalities mentioned are incorporated in the proposed Scale of Rates.
(ii).	The proposed provision at (vii) (2) relating to concessional tariff for coastal cargo / container is not found to be in line with the clause 4.3 of the revised tariff guidelines. Clause 4.3 of the revised tariff guidelines exempts iron ore and iron ore pellets also apart from thermal coal and POL (including crude oil) from the concessional tariff applicable for coastal cargo / containers. The proposed provision may be modified to include the words "iron ore and iron ore pellets" in line with the revised tariff guidelines.	
(iii).	The following conditionality should be included in the proposed SOR as per clause 2.15 of the revised tariff guidelines: "*Users will not be required to pay charges for delays beyond a reasonable level attributable to the port.*"	
(iv).	Please incorporate the following provision as per our Order No. TAMP/4/2004/Genl. dated 7 January 2005. *"In case container cargo from foreign port lands at MOPT for subsequent transhipment to an Indian port on coastal voyage, 50% of the transhipment rate prescribed for foreign going and 50% of that prescribed for coastal leg shall be levied."*	
(2).	The exchange rate of 1US $ is considered at Rs.43.86 for the purpose of conversion of dollar denominated rate into rupee terms. The tariff for coastal vessel may be updated considering the current	As advised, the tariff for coastal vessel has been updated considering current, exchange rate of Rs.45.60.

	exchange rate for conversion purpose.	
(3).	**Part-I – Vessel Related Charges:** **Section A - Port dues**	
(i).	The frequency of payment of port dues is proposed to be modified from existing '30 days' basis to 'per entry' basis. This Authority during the last general revision Order had specifically mentioned that with the change in the frequency of levy of port dues from '30 days' basis to 'per entry' basis, corresponding adjustment in the rate must also be made. This point is not considered while proposing the port dues on ' per entry' basis. The MOPT is again requested to take into consideration our earlier suggestion and propose a suitable rate. Also, furnish detailed working in this regard.	As advised by the TAMP, Port dues has been proposed on per entry basis as against the existing rate of 30 days. The working in this regard is furnished.
(ii).	Though the MOPT claims to have proposed 20% hike in the vessel related charges, the impact of the proposed rate is significant as tabulated below in view of single rate prescribed as against the existing five tier structure. **Port dues** **Class of the vessel** / **Prevailing rate (in US $)** / **Single rate proposed (in US $)** / **% increase due to proposed tariff.** Upto 3000 GRT. / 0.057860 / 0.125849 / 118% 3001 to 10000 GRT / 0.094000 / 0.125849 / 34% 10001 to 30000 GRT / 0.108470 / 0.125849 / 16% 30001 to 60000 GRT / 0.115690 / 0.125849 / 9% 60001 GRT and above / 0.086770 / 0.125849 / 45%	The rates have been restructured in compliance with Para 6.10 of the revised guidelines for tariff fixation. It is true that incidence of this will be higher on the lower GRT vessels as compared to higher GRT vessels handled at this port. The detailed working thereon was submitted. The proposed rates have been worked out considering GRT handled and income earned under this activity during 2004-05. The proposed rates are expected to increase present income by 20% subject to fluctuation in exchange rate.
(iii).	The proposed note number 7 appears to be inconsistent with the proposed tariff arrangement.	The proposed note No.7 under Port Dues has been deleted.
(4).	**Section B- I- Schedule of Pilotage fees:**	
(i).	In view of the modification in the definition of pilotage fee in terms with the revised tariff guidelines, the shifting element presently included in the composite pilotage fee may be separated and correspondingly reduced from the composite pilotage fee.	The shifting charges are charged separately in addition to the pilotage fee. This has been proposed as per recent guidelines on per GRT basis as against the existing charges of per act of shifting.
(ii).	Explain the basis for considering the pilotage fee for the first slab at US $ 0.298669 per GRT. At the proposed three tier pilotage fee, there will be around 33% to 38% hike in the existing first three slabs (i.e. upto 3000 GRT, 3001 to 15,000 GRT and 15,001 to 30,000 GRT, 10% hike for vessels in the range of 30001 to 60000 GRT and 7% hike for vessel above 60000 GRT). Since the proposed pilotage fee is having significant impact on	As desired by the TAMP, the detailed computation of re-structured rates for pilotage was submitted to the TAMP. An attempt was made considering the GRT for the year 2004-05 and the total income earned under this sub-activity and accordingly rates were proposed at the level of income for the year 2004-05. We also felt that the

	the predominant category of vessels (i.e. 15001 to 30000 GRT), the port may consider to review and revise the proposed rates to smoothen the impact. Furnish a detailed computation in this regard.	incidence of the proposed re-structured pilotage charges will be higher on small GRT vessels as compared to the higher GRT vessels. But we have to follow the guidelines issued by this Authority and accordingly the proposed rates have been revised so as to give some concession under pilotage fees for higher GRT vessels.
(iii).	The additional income on account of the proposed pilotage fee (excluding the shifting element) and shifting charges may also be furnished alongwith detailed computation.	The additional income under the proposed Scale of Rates will be around 20% subject to fluctuation in exchange rate.
(iv).	Explain the reasons for not including the pilotage fee for vessels of 1,00,000 DWT and above for combination loading and stream loading which prevails in the existing SOR. Also, clarify the berth hire leviable for these categories of vessel.	The pilotage fees for vessels of 100000 DWT and above has not been proposed at lower rate for combination loading and loading in stream as under the proposed three tier rate structure concession is given to the higher GRT vessels. This concession is not applicable in respect of berth hire charges and Port dues for higher GRT vessels.
(v).	**II - Schedule of shifting**	
	(a). Explain the basis of arriving at the proposed shifting charges on per GRT basis as against the existing rate prescribed for an act of shifting.	The income per GRT was worked out considering the total income and total GRT handled during the year 2004-05 under the sub-activity to arrive at the proposed rate.
	(b). Indicate the number of vessels shifted, average GRT under each categories of vessels and the revenue generated thereon for the last two years i.e. 2004-05 and 2005 - 06. Furnish an impact analysis statement indicating the rate applicable as per the existing SOR, the proposed rate, impact on each categories of vessels (for average GRT) and the additional revenue likely to be generated at the proposed tariff.	The number of vessels shifted, GRT thereof and the revenue generated thereon for the year 2005-06 is furnished which is summarised below: Total Revenue=Rs.177.83 Lakhs Total GRT= 10713012 While working out the required asking rate under three tier pilotage fees, the additional income on shifting charges was not considered. The income from shifting of vessels was clubbed under pilotage fees. The annual income on account of shifting is Rs.1.77 crores which is inclusive of Rs.0.48 crores from shifting of transhippers.
(5).	**Section-C, Schedule 1- Berth hire charge:**	
(i).	The number of coastal vessels considered in the computation of berth hire are different from the number of vessels considered in the computation of port dues and pilotage fees. It is presumed that this difference is on account of the vessels handled by SWPL at their berths. Please confirm this presumption is correct.	The vessel handled by SWPL at their berth 5A & 6A are excluded for computation for berth hire income as this income is collected by SWPL as per Licence Agreement.
(ii).	Explain the reasons for deleting the existing tariff arrangement prescribing separate rate for the berths where cranes are not provided	The proposed berth hire charge is for berth nos.7, 10 & 11 where shore cranes are not provided. It may

	and for berths where cranes are provided. Please clarify that the proposed berth hire for berth No.7, 10 and 11 are for crane berths or non-crane berths. If the proposed berth hire are for crane berths, the MOPT may consider prescribing rebate for vessels berthing at non crane berths.	please be noted that the existing rates are higher where shore cranes are provided as compared to the rates applicable at berth No.7, 10 & 11.
(iii).	Justify the reasons for proposing 20% hike on the existing weighted average berth hire to arrive at a single rate in the light of the fact that the berth hire activity shows a surplus of 26%. Impact of the single rate of berth hire as against the existing eight tier berth hire structure is tabulated below: **% Increase at the proposed tariff** **Class of Vessel** / **Berths where cranes are provided** / **Berth No.9 (MOHP)** / **Berth No. 8** Vessel Upto 3000 GRT: 213% / 150% / 301% 3001 to 10000 GRT: 177% / 150% / 234% 10001 to 15000 GRT: 79% / 150% / 122% 15001 to 30000 GRT: 13% / 150% / 54% 30001 to 35000 GRT: 13% / 2% / 54% 35001 to 60000 GRT: 13% / -7% / 25% 60001 to 80000 GRT: 13% / 103% / 25% 80001 GRT and above: 13% / 226% / 25% Since the impact of the proposed berth hire charges is found to be substantial for certain categories of vessels and also recognising that this activity is in surplus, the MOPT may consider to propose a suitable alternate tariff structure to smoothen the impact. Furnish a detailed working in this regard indicating the impact of the proposed tariff (to be revised) vis-a-vis the existing berth hire for each of the existing slabs.	It fully agrees with the observations made by this Authority regarding higher incidence of proposed berth hire charges for smaller GRT vessels but, this has been proposed in compliance with the revised guidelines of the TAMP.
(iv).	Incorporate the following conditionality in terms with clause 2.15. of the revised tariff guidelines. "No *berth hire shall be levied for the period when the vessel idles at its berth for continuous one hour or more due to breakdown of port equipment or power failure or for any other reasons attributable to the port.*"	Necessary amendment has been made in the proposed Scale of Rates.
(6).	**Section C – Schedule II - Anchorage charges:**	
(i).	Justify the proposed increase of 20% in the anchorage charges for vessels not engaged	The principal activity of Port and Dock charges for shipping indicates

	in loading / unloading operation of cargo or embarking / disembarking passengers and for launches, fishing trawlers, etc., at Sl. Nos. 1 and 3 and the hike proposed in note numbers 6 and 9, in the light of the fact that the cost statement relating to berth hire activity reflects 26% surplus and the average deficit of the port as a whole is also to the extent of 1% for the three years under consideration.	a deficit of 28% but upward revision at the rate of 20% has been proposed, considering the fluctuation in exchange rate will bridge the gap of deficit.
(ii).	(a). Furnish the basis of the proposed anchorage fee of US$0.024 at Sl.No.2 vessels engaged in loading / unloading of cargo or embarking / disembarking passengers.	(a). It has furnished the basis of proposed anchorage fee.
	(b). An analysis made reveals that at the proposed anchorage fee for vessels at Sl. No.2, there will around 195% hike for vessels upto 10,000 GRT, 97% hike for vessel in the range of 10001 to 20000 GRT and 18% hike for the vessels in the range of 20001 GRT to 40,000 GRT at East of breakwater. Likewise, the impact of the proposed tariff is found to be significant at the West of break water also. Since the impact of the proposed tariff is found to be substantial for the predominant categories of vessel, i.e. (10,000 GRT to 40,000 GRT), the MOPT may consider to review and revise the proposed rates to smoothen the impact as suggested for berth hire charge. Also, furnish detailed computation in this regard. Furnish details of number of vessels anchored, average GRT under each categories, period of stay and the income generated during the last two years (i.e. 2004-05 and 2005-06) and for the years 2006-07, 2007-08 and 2008-09 at the existing tariff level and at the proposed tariff level indicating the additional revenue likely to be generated at the proposed tariff.	(b). The reasons for the proposed rate has been explained earlier. The detail working thereon is also furnished. The additional revenue will be 20% at the proposed rates.
(iii).	Please confirm that the proposed provisions at note nos.11 and 22 relating to priority berthing and ousting priority berth are in accordance with the existing govt. Guidelines issued from time to time in this regard.	The note nos.11 and 22 regarding priority berthing and ousting priority berthing are in accordance with the existing Govt. guidelines issued from time to time in this regard.
(iv).	(a). Explain the reasons for introducing the proposed note stating that the ELTS will be applicable for iron ore vessels loaded at berth no.9 irrespective of they are first loaded in stream and later on at berth 9.	(a). This conditionality shall be made applicable for all vessels which are first loading in stream and thereafter coming to berth No.9 for further loading so that the ELT scheme shall be made applicable to those vessels as well. This is on the premises that ELT scheme is applicable to all vessels loaded at Berth No. 9 (MOHP).

	(b). Clarify how the income from the ELTS scheme is treated in the cost statement. During the last tariff revision, the MOPT was advised to maintain separate account for the income earned from the ELTS and all the incremental expenditure incurred to improve the productivity so that a clear picture of the net impact on the port as a result of productivity improvement emerges. Please furnish the details of the separate account maintained by the MOPT in this regard for the last three years and reasonable estimates for future.	(b). Supplementary income generated under ELT scheme is accounted separately. The details furnished for last five years are tabulated below: (Rs. in lakhs)

Year	Supplementary berth Hire & Anchorage Charges	Incentive paid to MOHP staff	Net
2001-2002	203.61	197.98	5.63
2002-2003	204.5	207.44	-2.94
2003-2004	243.86	206.21	37.65
2004-2005	122.18	235.2	-113.02
2005-2006	144.28	212.82	-68.54

(7).	**Section D- I – Charges for supply of water to vessel and II- Charges for use of tugs:**	
(i).	Justify the proposed increase of 20% in the charges for supply of water to vessels with reference to increase in the cost of procurement of water and also in the light of the fact that the port as a whole reflects a revenue deficit of 1% only. Likewise, justify the proposed hike of 20% in the charges of tugs with reference to the overall deficit of the port.	The reasons for upward revision under this sub activity has been explained earlier.
(8).	**Part-II- Cargo related charges – Section A- Wharfage charges:**	
(i).	Propose the wharfage charge based on the cost of handling and special care required to be taken while handling and storage of cargo as prescribed in clause 4.2.2. of the revised tariff guidelines. Also, furnish a brief note explaining how the proposed wharfage schedule satisfies the stipulations of the revised guidelines.	In accordance with the Para 4.2.2. of the revised tariff guidelines the advalorem wharfage rates shall be phased out over a maximum period of 5 years, after rates for all cargo items are fixed on the basis of cost of handling and special care required to be taken while handling and storage of the cargo. Accordingly, the wharfage prescribed for break bulk cargo has been proposed to be deleted. The activity of cargo handling and storage charges are in surplus position as per the cost statement and therefore no upward revision has been proposed for this sub-activity.
(ii).	(a). With reference to the proposal to extend the levy of Rs 2.15 per tonne towards dust suppression system for handling coal / coke at berth no.7, please confirm that the port is offering the service relating to dust suppression at this particular berth also.	(a). The necessary amendment has been made in the proposed Scale of Rates.
	(b). Please furnish detailed computation of cost of operating the dust suppression system over the volume of coal / coke handled / proposed to be handled in 2006-07	The port has been providing the services of dust suppression at berths to control / reduce dust pollution on account of handling

	to 2008-09 to justify the proposed rate of 2.15 per tonne with reference to actual cost incurred in the last two years for providing this service.	coal and coke. The levy for coal / coke at the rate of Rs.2.15 per tonne was sanctioned by the TAMP vide its Order dated 8 July 2003. This levy is charged on the principle of 'POLLUTOR PAY' and intended to recover the expenditure incurred by the port on containing dust pollution. This levy was fixed considering the then cost of operation and the quantity of coal / coke handled. During the last two years port has incurred an amount of Rs.28.75 lakhs and Rs.23.71 lakhs respectively on dust suppression as against Rs.33.75 lakhs and Rs.26.01 lakhs was received from levy of coal and coke. In addition to this General & management overheads are also involved for operation of dust suppression system.
(iii).	Explain the reasons for deleting the existing schedule of wharfage rate for break bulk cargo. Please clarify the wharfage rate that will be applicable for break bulk cargo. Also, furnish an impact analysis statement of each of the cargo items with reference to the existing levy based on advalorem basis and at the wharfage rate proposed to be levied.	The wharfage rate for break bulk cargo has been proposed to be deleted in compliance with para 4.2.2 of the revised tariff guidelines.
(iv).	Justify, the proposed increase of 15% in Schedule IV for iron ore and pellets handled at the berth no.9 with reference to the surplus / deficit position in the cost statement of this particular sub-activity.	The cost statement of sub-activity "Iron Ore Handled at MOHP" indicates asking rate of 21% but 15% upward revision has been proposed in anticipation of higher traffic during the subsequent years under consideration.
(9).	**Section B – Container Handling Charges:**	
(i).	Prescribe separate concessional rate for handling coastal containers in line with our Order No. TAMP/4/2004/Genl dated 7 January 2005 and subsequent amendment dated 15 January 2005.	The provisions relating to concessional rates for handling coastal containers in line with the TAMP Order have been prescribed in the Scale of Rates at note no. (viii) under General Terms and Conditions.
(ii).	The services provided under the proposed consolidated handling charges for containers may be explicitly prescribed in the Scale of Rates.	The consolidated handling charges for container includes wharfage on containerised cargo including wharfage for container. A note in this regard has been inserted in the proposed Scale of Rates.
(iii).	Free days are allowed in case of both import / export beyond which storage charge is leviable. This principle is followed at all the major ports. The free period must exclude Sundays and port's non-operating days as per the general practice followed at the other major ports and prescription in clause 5.8.1 of the revised tariff guidelines. In the light of above observation, modify the general note number (i) under this schedule to include specific number of free days in line with	The free days i.e. 3 days for import and 7 days for export has been already prescribed in Scale of Rate under Note No.2 (i) of Section- C "Storage charges for sheds, warehouses and wharves."

	prescription at other major ports and the revised tariff guidelines.	
(iv).	Incorporate the following condition flowing from the principle prescribed in the revised tariff guidelines that users should not be made to pay for the delays attributable to ports: *"Storage charge on container shall not accrue for the period when the MOPT is not in a position to deliver / ship container when requested by the user".* Similar condition may also be incorporated for cargo as a note under the Schedule pertaining to Demurrage charge.	The said conditionality is inserted in the proposed Scale of Rates under Section –C. Storage Charges for sheds warehouses and wharves and also under demurrage charges.
(v).	Please incorporate a conditionality to state that if operational area is leased on rental to users, storage charge on containers shall not be levied again as per Clause 4.6 of the revised tariff guidelines. Similar condition may be inserted in the Schedule pertaining to demurrage charge on cargo also.	The said conditionality has been incorporated in the proposed Scale of Rate under Section – C Storage charges for sheds, warehouses and wharves and also under demurrage charges.
(10).	**Section-C – Storage charges for sheds, warehousing and wharves:**	
(i).	Explain the reasons for proposing 20% increase in the storage charge for sheds, warehouse and wharves in the light of the fact that though this activity is in huge deficit, it is cross-subsidised by other activities and the port as a whole reflect deficit to the extent of 1% only. Likewise, also justify the proposed increase of 10% in ground rent / demurrage charges.	The sub-activity "warehousing" is in deficit for the last several years. It indicates a deficit of 259% as against this only 20% upward revision has been proposed. The Warehousing for Storage of Cargo is a supporting facility to the principal activity of Cargo Handling Storage which renders a surplus position. As already stated the cross subsidisation may be allowed within the principal activities.
(ii).	During the last tariff revision, the MOPT was advised to review the tariff leviable under this activity by considering the prevailing rates at other warehouses in the vicinity of the port. Please furnish the outcome of this review conducted by the port.	As advised by the TAMP a comparative tariff leviable at other warehouses in the vicinity of the port was not conducted since such storage facilities are not available in the vicinity of the port. The other warehouses in the vicinity of Mormugao Port are owned by the Central Warehousing Corporation and Food Corporation of India. The godowns of FCI are not allotted for private parties and therefore no the rental charges has been fixed by FCI. The rental charges in respect of CWC is furnished as given below: **(Rate per sq. mtrs.)** **(i). Covered Storage:** (a). General Cargo — Rs.107/- per month (b). Bonded Cargo — Rs.50/- per week **(ii). Open Storage:** (a). Bonded Cargo — Rs.33/- per week

(11).	**Section- D – Cargo handling labour charges:**	
(i).	Prescribe separate concessional rate for coastal cargo except thermal coal, POL (including crude oil), iron ore and iron ore pellets and for coastal containers at 60% of the tariff applicable for normal cargo / container on all the relevant handling charges for ship to shore transfer and transfer from / to quay to / from storage yard in line with our Order no. TAMP/4/2004-Genl dated 7 January 2005.	The clarification on this point has been already furnished.
(ii).	Please incorporate a condition stating that the handling charges for transhipment container shall be concessional rate not exceeding 1.5 times the handling charges for normal handling operation in loading or unloading cycle.	The said conditionality has been inserted in the proposed Scale of Rate under Section-D Cargo Handling and Labour charges.
(iii).	The unit of levy of container handling charges at serial nos.18, 20, 21 and 22 may be explicitly mentioned in the Scale of Rates.	The unit of levy of container handling charges at Sr.No.18, 20, 21 & 22 has been prescribed on no. of TEUs handled subject to minimum charges under the respective Sl.Nos. When the no. of TEUs handled are more, the rate per TEU prescribed is lower.
(iv).	Justify the differential charges proposed for container stuffing / destuffing manually and with forklift with reference to the differential in the cost for the services provided by these two means.	The cost of labour for container stuffing / destuffing manually is more, since as per the manning scale 8 labourers are to be utilised for stuffing / destuffing manually, while for container destuffing / stuffing with Forklift, the manning scale is only 4 labour. Hence, the cost of this operation is less.
(v).	Explain the reasons for proposing separate charges for container loading / unloading from / into vessels in this Schedule in the light of the fact that separate consolidated charges for container handling are prescribed in Section B in this Chapter. Confirm that there is no over lapping of tariff levied for providing the same service.	There is no double tariff on container handling operation. The consolidated charges for containers handling has been prescribed under chapter 'B' in wharfage on containerised cargo whereas CHLD levy is prescribed under Section 'D' "container handling charges.
(12).	**Part III – Section C – Sundry charges:**	
(i).	The unit of levy of hire charges proposed for cargo handling equipment in Sl.No.2, 3 and 4 under Schedule 1 may be prescribed on 'per shift of 8 hours or part thereof' basis instead of ' per day shift of 8 hours' to avoid any ambiguity.	The minimum charges per requisition for 4 hours has been prescribed in the proposed Scale of Rates for Cargo Handling Equipment at Sr.No.2, 3 & 4 under Section 'C' – "Sundry charges" to avoid any ambiguity. The Wharf Cranes are no more in existence with the port which were in operation at Berths No.1 to 5. These cranes were dismantled about 6 years back and as such, they have been already deleted from the capital block of the port and not considered for capital employed.
(ii).	When the port is expected to work round the clock, it is not understood why overtime changes for staff should be levied separately. Indicate the number of instances where the	As observed by this Authority, the said note has been deleted from the proposed Scale of Rates.

	staff is deployed for overtime in the last two years and the cost involved. Also, indicate explicitly the circumstances under which its staff would be deployed on overtime.	
IV.	**Proposal for levy of special rates to meet one time pension liability:**	
(i).	Update the pension fund liability with the actuarial valuation upto 31 March 2006 which is expected to be received by end of May 2006. Furnish the actual pension fund position and pension liability as on 31 March 2006.	(a). With the adequate Medical attention and health care provided the life span has increased on the one hand and on the other with the falling rate of interest on investments of Pension Trust Fund, the corpus of the Fund is needed to be further enhanced to meet the additional liability towards Pension. (b). The Report given by LIC dated 29th November 2004 only covered the then existing employee and therefore it was decided by the port to approach the LIC to obtain actuarial valuation of the Pension Liability for the existing pensioners as well. (c). The revised computation of pension liability is as follows: **(Rs. in crores)** Actuarial valuation of Pension liability as on 31 March 2006 as per LIC report. 328.72 Less: Funds accumulated as on 31 March 2006. 120.62 Balance Liability as on 31 March 2006. 208.10 Less: Interest on fund balance for 2006-07 to 2008-09 at 6.5%. 25.07 Balance Pension fund to be recovered over 5 years. 183.03 Recovery per year for 5 years. 36.60 Accordingly, based on the revised computation of pension liability it has proposed the special rate at 21% as against 10% proposed earlier.
(ii).	The interest likely to be earned during the three years 2006-07 to 2008-09 may also be considered for arriving at the pension liability.	At present the port is meeting expenditure on terminal benefits from General Fund. The total outgo on this account per annum is around Rs.19 crores. Therefore, it has been decided to build up a sizeable Pension Trust Fund and to meet the growing expenditure towards pension payment from the interest earned on the investments of Pension Trust Fund. Thus after reckoning the interest @ 6.50% per annum on the accumulated balance the Pension Fund would earn Rs.25.07 crores for the three years 2006-07 to 2008-09 and thereby the net deficit would be Rs.183.04 crores.
(iii).	The income projections for cargo handling and storage (excluding CHLD activity), port	The reconciliation statement indicating the total income as per

	and dock facilities and estate rentals considered for arriving at the % of pension levy do not match with the income estimation considered in the cost statement. The income which is excluded for the purpose of this levy may be indicated separately. Please reconcile and ensure that all the figures duly tally with the income estimations considered in the cost statement and also with the R.E. / B.E. figures.	Form III (A) and income considered for computation of Pension levy is furnished. This special levy is proposed for a specific period of 5 years subject to review after 2 years.
(iv).	Explain the reasons for proposing to exclude the CHLD levy, wharfage on cargo handled in stream and charges from primary loading and uptopping from the proposed special levy to recover the pension liability.	The sub-activities viz. CHLD levy, wharfage on cargo handling in stream, charges for primary and uptopping are excluded from the purview of proposed special pension levy in view of the surplus position in these activities.
(v).	Indicate the anticipated contribution to the pension fund at the proposed levy for the years 2006-07 to 2008-09 at the existing tariff level and at the proposed tariff alongwith detailed computation.	Not furnished any reply.
(vi).	It has to be ensured that the special rate, if introduced, should be discontinued immediately on recovery of the Pension contribution based on the actuarial valuation. This requires regular review of a separately maintained account head for this purpose. The port may suggest a suitable monitoring mechanism in this regard.	In view of the revised computation, the TAMP has to consider the further enhancement of proposed pension levy @ 21% as against the proposed 10% in our earlier submission. The computation of pension levy and detailed working thereon is furnished.

5. A joint hearing in this case was held on 5 July 2006. At the joint hearing, the MOPT and the concerned users made their submissions.

6.1. As decided in the joint hearing, the MOPT has informed that the port has furnished the relevant information sought by the GMOEA. The MOPT has also informed that it convened a meeting with the GMOEA to discuss and sort out all the issues with reference of this proposal. The minutes of the said meeting also confirm that the MOPT has furnished all the requisite information to the GMOEA like addition to the capital assets, Asset Register, reconciliation of figures, etc. The GMOEA has done analysis of the supplementary data furnished by the MOPT and has made the further submissions. The MOPT in response has furnished clarification on the observations made by the GMOEA.

6.2. The revised cost statement filed by the MOPT in July 2006 does not indicate utilisation plan of Escrow Account balance for additions to the gross block in each of the activities / sub-activities. The MOPT has, subsequently clarified that Escrow Account was constituted from 2006-07 onwards. It has proposed to deploy Rs.1600 lakhs from the balance in Escrow Account towards replacement of two barge unloaders for the year 2006-07 under the sub-activity " Handling of Ore at MOHP". The royalty from the BOOT operator which is accounted under the sub-activity "general cargo" is reduced from MOHP activity as it proposes to use the Escrow Account balance to fund the assets for this activity. Accordingly, the revised cost statement for MOHP activity reflect a deficit of 38%. Since the first phase of the 5 years for the utilising entire amount from Escrow Account would expire only during 2009-2010 which is beyond the tariff revision proposal under consideration, it has requested to consider deployment of entire Escrow Account in this tariff revision proposal itself.

7. The proceedings relating to consultation in this case are available on records at the office of this Authority. An excerpt of the comments received and arguments made by the concerned parties will be sent separately to the relevant parties. These details are also available at our website http://tariffauthority.gov.in

8. With reference to the totality of information collected during the processing of this case, the following position emerges:

(i). The existing Scale of Rates of the Mormugao Port Trust (MOPT) was notified in September 2002 with two year tariff validity period as per the then prevailing tariff guidelines. Accordingly, MOPT had filed a comprehensive proposal in August 2004 for revision of its Scale of Rates. Before this proposal could be taken up for a hearing, the Government announced the revised tariff guidelines in March 2005 and hence MOPT was advised to review its proposal in line with the revised tariff guidelines. The revised proposal filed by the MOPT in terms of the revised tariff guidelines is taken up for consideration.

(ii). The actual traffic handled by the MOPT during the year 2005-06 is reported at 31.69 Million Metric Tonne (MMT). As against this, the traffic for the port as a whole is projected at 34.58 MMT for the years 2006-07, 35.2 MMT for the year 2007-08 and 35.90 MMT for the year 2008-09. The MOPT has clarified that the Ministry had fixed a target of 34 MMT for the year 2005-06 but, port could achieve 31.69 MMT during the 2005-06 which was about 7% less than the target.

The past trend indicates a traffic growth of 2.3% and 1.4% excluding the traffic handled by the BOOT operator for the years 2004-05 and 2005-06 respectively over the corresponding previous years.

The traffic of the port excluding the cargo handled by the BOOT operator at the port i.e. South West Port Limited is reported at 28.93 MMT for the year 2005-06. The traffic to be handled exclusively by the MOPT for the subsequent years 2006-07 to 2008-09 are projected at the level, 30.19 MMT, 30.20 MMT and 30.90 MMT respectively.

The MOPT has estimated 4.3% traffic growth for the 2006-07 over the actual traffic of previous year. No growth in the traffic is projected for the year 2007-08 and for the year 2008-09 a traffic growth of 2.3% is estimated. The MOPT has clarified that the handling capacity of the port is 29.5 MMT including 5 MMT of the BOOT operator and hence the traffic estimation is reasonable.

In view of the submission made by the MOPT and also recognising that that the traffic estimates for the year 2006-07 matches with the projections considered in the Budget Estimates, this Authority relies on the traffic estimates for the year 2006-07 for the purpose of this analysis.

In the absence of any other reliable data and also recognising that SWPL and none of the users organisations have raised any pointed objections on the traffic estimations made by the MOPT, this Authority relies on the traffic projections made by the MOPT for the years 2007-08 and 2008-09 also for the purpose of this analysis.

However, if any undue advantage is found to have accrued to the MOPT due to wrong estimation, adjustment will be made in the tariff at the time of next review of tariff in line with the revised tariff guidelines.

(iii). The MOPT receives revenue share from the BOOT operator M/s. South West Port Limited (SWPL). This revenue share was earlier accounted as income under the general cargo handling activity.

Clause 2.8.3 of the revised tariff guidelines requires the major ports to create a separate Escrow Account with reference to the royalty / revenue share receivable from the private operator. On being pointed out about the government policy guidelines in this regard, the MOPT has decided to create and maintain a separate Escrow account. The port has confirmed that it does not have any surplus labour. Since it will not require to meet the cost of surplus labour from the revenue share income, the port has proposed to transfer the entire revenue share Rs.12 crores per annum receivable from the SWPL for the years 2006-07 to

2008-09 alongwith the revenue share of Rs.4.07 crores and Rs.7.10 crores received during the previous two years to the Escrow account. The MOPT has proposed to utilise the balance available in the Escrow Account at the end of each of the years to meet the estimated addition to capital expenditure for the respective years 2005-06 to 2008-09. The treatment of revenue share given by the MOPT is found to be in line with clause 2.8.3 of the revised tariff guidelines and hence is accepted. The argument of the GMOEA against exclusion of revenue share from the income estimation is not in line with of the specific provision in this matter available in the tariff guidelines.

Though the MOPT has carried out the required adjustment in this regard in the consolidated revised cost statement, it had not made any corresponding adjustment in the relevant activity-wise statements in its earlier proposal. Subsequently, in the revised cost statement, the revenue share receivable from the BOOT operator has been excluded from the MOHP activity on the ground that the Escrow account balance is proposed to be utilised for additions to the assets in this sub-activity.

The MOPT has admitted that the revenue share income is recognised in the general cargo activity. Since the income is included in the general cargo activity, there is no reason why it should be excluded exclusively from the MOHP activity.

The cost statement of the relevant sub-activities i.e. general cargo under the cargo handling activity is suitably adjusted to exclude the revenue share receivable from the SWPL to the extent as reflected in the consolidated cost statement for the port as a whole.

(iv). The cost statement for estate activity discloses an average deficit position of 13% of the operating income for the years 2006-07 to 2008-09 as per the computation of the MOPT. This Authority has always held that port estate should be optimally and commercially exploited so that estate revenue can supplement the port's core functioning. The revised tariff guidelines of 2005 also recognises this position.

Be that as it may, the revision of estate rentals are to be fixed following Government guidelines issued in March 2004. The port has accordingly agreed to file a separate proposal for revision of its lease rentals in compliance with the Government guidelines in this regard. Hence, the cost position excluding estate activity is only relevant for the exercise in hand.

The Railway activity reflects a deficit of 5% as per the cost statements furnished by MOPT. Since the revision of railway charges does not fall within the jurisdiction of this Authority, the cost position excluding this activity is considered for tariff revision.

(v). Foreign exchange rate of Rs.44.10 has been applied while estimating the vessel related income in respect of dollar denominated tariff items. The prevailing exchange rate (at the time of concluding the analysis of this case) is at the level of around Rs.45.73. The MOPT has argued that since there is no mechanism to consider the effect of downward revision in the exchange rate, the additional income due to updated exchange rate at the current level need not be considered.

Clause 2.5.1 of the tariff guidelines stipulates that the income estimation must take into consideration the variation in the exchange rate. Since there is significant variation between the current exchange rate vis-a-vis the exchange rate considered by the MOPT, the additional income likely to accrue on account of this exchange variation in respect of vessel related income denominated in dollar terms is considered in the income estimation.

Despite its assurance, the MOPT has not furnished the average dwell time analysis of the port to justify the income received from storage charges. It has only reported that this income forms a negligible part of its total revenue.

Subject to the adjustment in the income estimation to reflect the current exchange rate, the operating income as estimated by the MOPT is considered. If it is observed at the time of next review that the actual income varies substantially from the estimations considered herein, the advantage accrued on account of such wrong estimation will be set off in future tariff revision / review as per the revised tariff guidelines.

(vi). (a). The management and general overheads constitute almost 45% of the operating cost. This Authority in the last tariff order had advised the port to review the expenditure under this head and take corrective measures of cost control and cost reduction. The revised tariff guidelines also requires the Port Trusts to take cost reduction measures. The MOPT has not indicated any specific areas where the cost reduction has been achieved under this head except a comparison of the overall per tonne cost which may also be due to the traffic growth. The suggestion of GMOEA to put a cap on such overhead deserves to be considered for evolving a uniform norm for this item of expenditure at all ports and terminals.

(b). As advised in the last tariff Order, the expenditure on water supply for shipping and internal consumption has been segregated and charged to the individual sub-activities and the expenditure attributable for supply of water on internal consumption has been considered as management and general overheads.

(c). In terms of the revised guidelines for tariff fixation, expenditure projection should be in line with traffic adjusted for price fluctuation with respect to the current movement of Wholesale Price Index (WPI) for all commodities announced by the Government of India. The WPI for the financial year 2005-06 is reported at 4.5%. The MOPT has considered 5% annual escalation in its cost estimates. It has, however, not indicated the impact of traffic growth on the variable cost separately. This is done in our analysis here under.

The operating expenditure including the management and general overheads is estimated to increase by 5.7% for the year 2006-07.

The management and general overheads is more or less of fixed nature and hence it is not likely vary with the increase in the traffic. Likewise, all the cost elements under the operating cost may also not vary proportionately with increase in the traffic. On enquiry, the MOPT has stated that 48% of its operating cost are variable in nature. Of all the items listed by the MOPT as variable, it is found that the only part of power cost and stores may vary directly proportionate to the traffic growth.

The power and the stores costs constitute almost 20% of the total operating cost including management and general overheads as per the estimates in B.E. of 2006-07. This variable component is adjusted for the traffic growth and the estimates for the year 2006-07, is moderated so that the overall increase in the total operating cost (excluding the depreciation) is within the admissible limit. The effect of this moderation is reflected under the head management and general overheads for the year 2006-07.

(d). The operating expenditure including the management and general overheads is estimated to increase by 5% for the year 2007-08 over the estimates of the previous year.

The MOPT has clarified that the estimates for the year 2007-08 include the impact of the wage revision due from January 2007. The salaries and wage bill for the year 2005-06 is reported at around Rs.58 crores. it has estimated an additional liability of about Rs.5 crores to Rs.6 crores per year from 2007-08 onwards. This works out to around 10% of its salaries

and wage cost. The impact of wage revision considered by the MOPT is found to be well within the limits of such provision allowed in case of the Visakhapatnam Port Trust and New Mangalore Port Trust recently.

After adjustment of wage revision impact, the increase in the estimates of the operating cost and management and general overhead for the year 2007-08 is found to be less than 4.5% and hence the estimates for the year 2007-08 are accepted.

(e). The Finance and Miscellaneous Expenditure (FME) includes terminal benefits such as, gratuity payment, commuted pension, pension payments, etc. The MOPT has confirmed that one-time expenses like arrears of wages / pension, VRS compensation, etc. are not included in the cost statements for tariff revision. It has considered only the estimated pension payments which are around Rs.12.60 crores, Rs.13.23 crores and Rs.13.89 crores for each of the years under consideration. The contribution to the Pension Fund estimated at Rs.25 crores per annum in each of the years 2006-07 to 2008-09 is not considered by the MOPT under the head FME.

(f). The MOPT has included the estimated fringe benefit tax of Rs.633.42 lakhs for the year 2006-07 and Rs.632.40 lakhs for each of the years 2007-08 and 2008-09 as an item of cost. In the present model of tariff fixing, the effect of taxation is not considered. This item has not been admitted as cost in any of the other major ports / private terminals. In the light of the above position, the estimate of Fringe benefit tax is excluded from the head FME in the revised cost statement for the years 2006-07 to 2008-09.

(vii). The revised tariff guidelines require computation of depreciation on straight line method following the life norms adopted as per the Companies Act in case of major ports. The MOPT has confirmed that the depreciation has been computed on straight-line method adopting the life norms prescribed in the Companies Act. The Annual Accounts for the year 2004-05 also confirm this change in the accounting treatment of depreciation in compliance with the direction by the Ministry of Shipping. The depreciation estimated for the year 2006-07 matches with its B.E.

(viii). The interest on loan is found to have been counted twice in the cost statement. It is considered as part of return on capital employed and again by way of a separate entry as expenditure. The MOPT has justified that the interest on loan paid or payable for the particular year is accounted in the cost statement and not the entire amount of interest payable on loan. It has stated that if the separate entry towards interest on loan is to be eliminated then, return on capital employed must be allowed on investments of Rs.20 cores made by the port on Work-in-Progress.

Clause 2.9.3 of the revised tariff guidelines defines the term capital employed which specifically excludes the capital work in progress. That being so, the argument of the MOPT to include this item in the computation of return is not found to be as per the revised tariff guidelines and hence cannot be accepted. The principle governing the relevant tariff guideline is that users will pay only for the assets which are in use and not for those which are proposed to be created. The port may follow the instructions from the Government on treatment of interest accrued during construction period (i.e. before capitalisation of an asset). Since return is allowed on the admissible capital employed, the claim of MOPT towards treating interest on loan as a separate item of cost is not accepted.

(ix). (a). The port has projected addition to the gross block to the extent of Rs.15 crores in the year 2006-07, Rs.40 crores in the year 2007-08 and Rs.30 crores in the year 2008-09.

The assets proposed to be capitalised mainly constitute replacement of barge unloaders and equipment for the MOHP activity, strengthening of break waters under berthing activity, etc. According to MOPT, the proposed investment is not expected to create additional capacities / traffic growth or result in improved productivity.

Since the proposed capital expenditure are largely in the nature of replacement of equipment or improvement in infrastructure facility to maintain the present efficacy and efficiency as reported by the port, the proposed capital expenditure for the years 2006-07 to 2008-09 are accepted.

The GMOEA has suggested that these projects must be funded from capital reserves or from borrowings. For the purpose of allowing ROCE, no differential treatment is given for the assets funded from internal resources or assets created out of borrowed funds. Therefore, the source of funding is immaterial for allowing ROCE.

(b). The Escrow Account balance at the end of each of the years 2005-06 to 2008-09 is estimated at Rs.7.09 crores, Rs.19.09 crores, Rs.31.09 crores and Rs.43.09 crores respectively. The revised tariff guidelines requiring setting up of such a fund has come into effect are applicable from March 2005 only. Hence the transfer of revenue share for the year 2004-05 is treated as income in this analysis maintaining the pre-revised position in this regard.

As per the tariff guidelines, the revenue share received from the private operator in a particular year transferred to the Escrow Account can be utilised within five years period for the purpose of creation and / or modernisation of the port infrastructure facilities. It is not necessary for the land-lord port to utilise the revenue share transferred to Escrow Account in the same year itself.

On being pointed out this, the MOPT in the revised cost statement has proposed to fund Rs.16.00 crores from the Escrow Account towards replacement of barge unloaders under the MOHP activity in the year 2006-07. The port has requested that since the five years period for utilisation of the escrow Account balance will end in 2009-10 which is beyond this tariff validity period, the entire escrow account balance may be utilised to meet the additions to the capital block in this tariff validity period itself. It has, however, not furnished utilisation plans of the Escrow account to meet the various additions to the gross block envisaged by the port.

With reference to the utilisation plan of escrow account balance indicated by the MOPT, it appears that replacement of barge unloaders may not, perhaps, be strictly considered as an investment for creation / modernisation of infrastructure. However, based on the clarification of the port that this renewal / replacement is with reference to the existing infrastructure facility provided by the port to generate resources, this Authority accepts the proposal of the MOPT.

Apart from this, the proposed capital investment of Rs.2 crores towards strengthening of break water and Rs.25 crores towards capital dredging of Berth No 9 in the year 2008-09 also appear to be towards infrastructure development of the port. Since the MOPT has not furnished any further deployment plan of Escrow Account except replacement of barge unloaders and the port is keen on utilising the entire escrow account balance within the tariff validity period, the above mentioned additions to the capital assets are recognised for financing out of the Escrow Account. After this adjustment, the balance in the escrow account will only be Rs.9 lakhs at the end of the financial year 2008-09. This may be utilised by the

port for other investment projects for infrastructure development of the port which are in the pipeline after 2008-09.

(c). The GMOEA has stated that the maximum return based on the Capital Asset Pricing Model (CAPM) prescribed in the revised tariff guidelines works out to 14.5% and not 15%. In this context, reference may be drawn to Clause 2.9.2 of the revised tariff guidelines which, *inter alia*, stipulates that ROCE will be reviewed and revised if necessary, at the beginning of the financial year, i.e. in April every year, in the light of changes in the key parameters. Accordingly, the position was reviewed relating to the year 2006-07 by this Authority in May 2006 and it was decided to maintain ROCE at the level of 15% for both Port Trusts and Private Terminals.

(d). The MOPT has segregated the assets into business assets and business related assets. The social obligation assets relating to hospital equipment, stadium, school building, gymnasium, etc., have been classified as business related assets and a lower return @ 6.35% is considered on such assets as per clause 2.9.8. of the tariff guidelines. The GMOEA has argued that the assets relating to hospital, schools, etc., should be categorised as social obligation assets instead of business related assets and should not be entitled for any return. It has not furnished any basis for classification of such assets as social obligation assets except a general remark that such assets should not be entitled for any return.

Clause 2.9.8 of the revised tariff guidelines stipulates that if more than 75% of users of any social obligation assets created are for port employees, such assets can be categorised as business-related asset. The MOPT has confirmed that the hospitals, schools, etc., and other social assets are mainly used by the port employees and their families. It has, therefore, classified the social obligation assets as business related assets. This Authority relies on the classification of assets furnished by the MOPT in terms with clause 2.9.8 of the tariff guidelines for the purpose of this analysis.

As per the review of ROCE done by this Authority in May 2006, return on the business related assets is allowed at the prevailing risk free rate of 7.4% instead of 6.35% considered by the MOPT.

(e). The MOPT has confirmed that its share of the capital expenditure of Rs.16.98 crores paid to the National Highway Authority of India (NHAI) for construction of 4 lane road, is not accounted under capital employed in the cost statements. It has further submitted that it does not earn any return from the NHAI toward its share made in the project and has, therefore, requested to include this element of capital expenditure in the tariff revision exercise and allow return thereon. Just because no return accrues to the port from the Special Purpose Vehicle created for this project, it cannot claim return on such investment from the other users. The claim made by the MOPT, therefore, does not merit any consideration.

(f). The working capital is considered nil by the MOPT for all the three years under consideration.

(g). The revised tariff guidelines stipulate that return on capital employed allowed should be linked to the utilisation factor of the capacity of the port. The MOPT has assessed the capacity of the port at around 29.5 MMT for the year 2005-06 including 5 MMT to be handled by the BOOT operator. It has not furnished the assessed capacity for the individual years 2006-07 to 2008-09 despite specific request. It has also not assessed any change in the capacity in view of the additions proposed to the gross block. When traffic estimated by the MOPT for the years 2006-07 to 2008-09 is compared with the assessed capacity of 29.5 million tonnes reported for

the year 2005-06 in the absence of the capacity details for the years under consideration, it is seen that the port will be operating at more than 100% capacity. Nevertheless, minimum capacity utilisation limit of 60% is prescribed as cut-off level for allowing the maximum permissible ROCE. It can be reasonably presumed that this level would be achieved in MOPT. Hence, ROCE @15% on business assets and 7.40% on business related assets are allowed.

(x). The Scale of Rates of MOPT was last reviewed in August 2002 relying on the estimated cost position for the years 2002-03 and 2003-04. Clause 2.13 of the tariff guidelines mandates this Authority to review the actual physical and financial performance of the major ports at the end of the prescribed tariff validity period with reference to the projections relied upon at the time of fixing the prevailing tariff. The comparative position furnished by MOPT reveals the following:

(a). The cost statement as per the last tariff Order reflected a net deficit of Rs.1,236.37 lakhs for the year 2002-03 and Rs.1,911.98 lakhs in the year 2003-04. This worked out to average deficit of 8.25% of the operating income for the port as a whole. This Authority observed that the traffic estimated was not reasonable and if the correct estimation of the traffic was done, then this marginal deficit would get wiped off. This Authority, therefore, did not allow any tariff revision in the September 2002 Order.

(b). As against the estimates relied in the last tariff Order, the actual traffic in the year 2002-03 is 12% higher than the estimates considered in the Order and the traffic for the year 2003-04 is 26% higher than the estimates. Though the actual cargo handling income for these years had increased correspondingly with the increase in the traffic, the increase in the total operating income is at the level of 2% and 6% only for the years 2002-03 and 2003-04 respectively. This is mainly attributed to drop in the rail traffic and reduction in the estate and some reduction in the vessel related income in comparison to the estimations considered in the last tariff Order.

(c). The actual operating cost, and management and general overheads were marginally lower by Rs.415 lakhs and Rs.966 lakhs as against the estimates allowed in the last tariff Order for the years 2002-03 and 2003-04.

(d). In the last tariff Order, the additions proposed to the gross block were moderated based on the position obtained in the past and the working capital was considered as nil.

In the actuals, the MOPT has included the working capital under the head capital employed. For the purpose of this analysis, the working capital is excluded as was done in the last tariff Order for a like to like comparison. Accordingly, the net fixed assets as reported in the respective Annual Accounts is considered for computation of ROCE allowed at 18.5% during the last tariff revision.

The ROCE based on the actuals is higher than the return allowed in the last tariff Order to the extent of Rs.580 lakhs and Rs.1,188 lakhs for the years 2002-03 and 2003-04.

(e). To summarise, the actual net deficit after the admissible cost and return is Rs.737 lakhs and Rs.440 lakhs for the years 2002-03 and 2003-04 respectively.

The deficit based on actuals is mainly contributed by estate and railway activity. The MOPT has explained the reasons for this reduced level of income is due to some dispute in the lease rental and its decision to roll back increase allowed in railway rates.

Nevertheless, it may be relevant to mention that the net deficit after return on capital employed based on the actuals is lower by 40% and 77% for the years 2002-03 and 2003-04 respectively in comparison to the deficit position reflected in the last tariff order.

(xi). The port has continued to levy the tariff approved in the year 2002 for the period subsequent to 2003-04 also. Since no estimates for the years 2004-05 and 2005-06 are available for the purpose of comparison, the actual net surplus as assessed by the MOPT is relied upon in this analysis except modification of the return on capital employed. The MOPT has considered 15% return for the years 2004-05. This Authority, prior to issue of the revised tariff guidelines on 31 March 2005, allowed the return on capital employed on the basis of the then prevailing lending rate and contribution @ 3% each towards the two mandatory funds. The computation of return on capital employed is accordingly modified for the year 2004-05. ROCE of 15% as considered by the MOPT for the year 2005-06 in terms with the revised tariff guidelines is allowed. Double counting of interest on loan is removed from the MOPT's computation for the year 2005-06 for reasons explained elsewhere in this analysis.

In the revised cost statement, the port has transferred the revenue share received from the SWPL during the years 2004-05 and 2005-06 to the Escrow Account. Transfer of revenue share received by the land-lord port to the escrow account is applicable from the implementation of the revised tariff guidelines i.e. from 31 March 2005. In view of this, the adjustment cannot be with retrospective effect for the period prior to the issue of revised tariff guidelines. That being so, the revenue share received for the year 2004-05 is considered as the income of the port.

For the year 2005-06, methodology adopted by the port is in line with the revised tariff guidelines. Since the Escrow Account can be accumulated and utilised by the port over the five years period, Rs.7.06 crores of revenue share transferred to the Escrow Account in the year 2005-06 is taken as accumulated for deployment in the subsequent years as already explained earlier in this analysis.

Accordingly, the actual net surplus after admissible cost and return is Rs.422.07 lakhs for the year 2004-05 and Rs.608.75 lakhs for the year 2005-06.

The net surplus for these two years at Rs.1,030.82 lakhs is adjusted against the total net deficit for the previous two years 2002-03 and 2003-04 leaving a marginal aggregate deficit of Rs.146.55 lakhs for the relevant period.

A summary of net surplus / deficit after allowable return on capital employed subject to the above discussions is as follows:

(Rs. in lakhs)

2002-03	(-) 737.59
2003-04	(-) 439.77
2004-05	422.07
2005-06	608.75
Total	**(-) 146.55**

(xii). The consolidated cost statement and main activity-wise cost statements for the years 2006-07 to 2008-09 have been modified in line with the above analysis. The modified cost statements are attached as **Annex-I (a)** to **(f)**. The summarised position of the results disclosed by the financial / cost statements are tabulated below:

Sl. No	Activities / Sub-activities	Surplus/ Deficit 2006-07		Surplus / Deficit 2007-08		Surplus / Deficit 2008-09		Total Surplus / Deficit	Average %
		(Rs. in lakhs)	% of income	(Rs. in lakhs)	% of income	(Rs. in lakhs	% of income	(Rs. in lakhs	% of income
1.	Port as a whole	422.59	1.94%	(-)688.88	(-)3.10%	(-)689.43	(-)3.00%	(-)955.72	(-) 1.39%
2.	Cargo Handling & Storage activity	810.83	6.28%	(-)77.14	0.59%	58.86	0.43%	792.54	2.04%
	(a). Ore handling activity	975.86	10.09%	(-)1.41	(-)0.01%	(-)13.55	(-)0.13%	960.90	3.32%
	(b). General Cargo	(-)807.91	(-)82.3%	(-)799.16	(-)79.1%	(-)762.37	(-)71.4%	(-)2369.44	(-)77.62%
	(c). Warehousing	(-)147.2	(-)133.8%	-174.09	(-)217%	(-)140.24	(-)127.4%	(-)461.57	(-)159.6%
	(d). POL	790.11	82.59%	897.51	83.88%	975.02	84.55%	2662.65	83.67%
3.	Cargo handling / Labour activity	1179.66	51.37%	1032.09	46.49%	939.44	42.59%	3151.19	46.82%
4.	Port & Dock facility	(-)1349.1	(-)23.61%	(-)1527.8	(-)26.2%	(-)1609.2	(-)26.75%	(-)4486.21	(-)25.54%
	(a). Berthing & mooring	726.50	29.85%	731.39	29.57%	752.57	29.67%	2210.46	29.69%
	(b). Pilotage & Towage	(-)1271.7	(-)55.02%	(-)1421.3	(-)60.6%	(-)1498.0	(-)61.41%	(-)4191.03	(-)59.03%
	(c). Port service	(-)522.16	(-)55.51%	(-)541.18	(-)55.7%	(-)551.62	(-)54.52%	(-)1614.96	(-)55.24%
	(d). Water supply	(-)281.77	(-)988.7%	(-)296.77	(-)1041%	(-)312.13	(-)1095%	(-)890.68	(-)1042%
5.	Railways	(-)102.86	(-)8.62%	(-)23.60	(-)1.83%	7.89	0.59%	(-)118.57	(-)3.29%
6.	Estate	(-)115.93	(-)13.41%	(-)92.35	(-)10.1%	(-)86.39	(-)9.12%	(-)294.67	(-)10.87%
7.	Port as a whole excluding estate and railways	641.37	3.3%	(-)572.93	(-)2.9%	(-)610.93	(-)3.0%	(-)542.48	(-)0.86%

It is evident from the table above that the port as a whole reports a deficit of 1.39%

The port as a whole excluding the estate and railway activity, however, shows a marginal deficit of 0.86 % i.e. Rs.542.48 lakhs at the existing tariff level.

The MOPT has proposed 15% increase in the handling charges of MOHP activity and 20% increase in warehousing charges under the cargo handling activity and 20% increase in the vessel related charges on the grounds that these activities are in deficit as per its cost statement and also with a view to generate funds to meet the investment in the capital projects.

The main argument of MOPT is that deficit in individual activities should be considered in a stand alone manner and tariff increase should be allowed accordingly. Clause 2.11.6 of the revised tariff guidelines clearly states that the financial position of the port as a whole and for each activities / sub-activities is to be considered while determining the extent and need for tariff revision.

If tariff increase is to be allowed in the deficit activities, there should be a corresponding reduction in the surplus making activities, which the port has not proposed. On the contrary, the MOPT demands that cross-subsidisation should continue. Though the ultimate objective is to phase out cross-subsidisation, this Authority is well aware of the adverse implications it might have if such a radical change is effected at one go. It need to be achieved in a gradual manner.

That being so, no case is found to emerge for increasing tariff of the deficit activities alone, as proposed by MOPT, by totally ignoring the flow of cross-subsidisation across different activities.

It is also relevant here to note that the additions proposed to the gross block are fully considered in this analysis. As explained earlier, the major part of the additions proposed are being funded from the escrow account balance. The MOPT cannot seek increase in the present tariff to generate the funds required to meet the future capital projects which are in pipeline beyond this tariff validity period under consideration. In any case, there is no justification in requiring the present users to pay for a facility which is not enjoyed by him.

(xiii). The cost position shows that the deficit of port and dock facility is substantially cross-subsidised by the surplus in the cargo handling levy and cargo handling activity. This marginal overall deficit of 0.86% can be covered by the additional income to accrue on account of change in the frequency of levy of port dues the other rationalisation proposed in the vessel related charges.

As has been mentioned earlier, the revised tariff guidelines of 2005 aims at phasing out the cross subsidisation between the activities in a gradual manner. Even though no general increase in tariff is granted in view of the overall position, any decision to maintain status quo of tariff will only perpetuate the prevailing cross-subsidisation. In pursuance of our attempt to phase out cross-subsidisation, it is necessary to make tariff adjustment in such a way that impact of gradual reduction in the tariff of some of the surplus activities matches the increase allowed in some of the activities which consumes such cross-subsidisation heavily.

In this context, a detailed analysis is made hereunder for each of the main activities where the MOPT has proposed increase in tariff:

(A). MOHP Activity:

An upward revision of 15% is proposed in the handling charge of iron ore and pellet exported through the Mechanised Ore Handling Plant (MOHP) at Berth No 9 on the grounds that the cost statement for the MOHP activity shows a deficit of 38%.

The contention of the port that the iron ore export is booming and the shippers are benefited but the port does not get any share of this commercial benefit cannot be an acceptable reason for proposing increase in this tariff item. The tariff is fixed on cost plus approach following the revised tariff guidelines of 2005. International price of iron ore cannot be the sole determining factor of port charges for handling iron ore.

The deficit projected by the MOPT under this activity is the result of non-inclusion of wharfage income from midstream handling, charges for primary loading etc., under the MOHP activity. During the last tariff revision, the wharfage income from midstream handling, charges for primary loading etc., were considered in the MOHP activity. Even the MOPT has agreed with the approach followed in the last tariff revision in this regard. There is, therefore, no reason for deviating from the approach followed in the last tariff revision in this regard.

Thus, based on the position obtaining from the last tariff revision, the cost position of the ore handling activity which includes the MOHP income as well as income from wharfage from midstream handling is considered to assess the surplus / deficit of the MOHP activity.

The MOPT has submitted that since the GMOEA has also agreed, a marginal increase of 1.52% may be considered in the handling charges for iron ore and pellets handed at berth No. 9. The consensus, if any, appears to be based on the cost position reported by the port and not by considering the modified position emerging now.

The revised cost statement for this activity reflects a surplus of 3.3% and the cargo handling activity as a whole reflects a substantial surplus. There is, therefore, no case for granting any upward revision in the handling charge for the MOHP activity as proposed by the port.

(B) CHLD Levy:

This sub-activity reflects a substantial revenue surplus position of almost 47%. The MOPT has not proposed any reduction in the existing CHLD levy despite a specific request made by the Mormugao Stevedores Association (MSA) in this regard.

As rightly stated by the MSA, the conditions prevailing at the time of fixing the existing CHLD levy may have completely undergone a change in view of change in operational procedure, change in the equipment deployed and the productivity level. The main beneficiary of the surplus under this head is the vessel related

activities. While it is recognised that cross-subsidisation among the same group of users may not be a serious cause of concern, the issue to be considered is whether surplus in CHLD activity goes to cross-subsidise the vessels of the same user group. It goes without saying that iron ore is the dominant traffic at MOPT both in cargo and vessel. Not the entire iron ore traffic uses the CHLD services. But, the flow of cross-subsidization from CHLD is predominantly consumed by iron ore vessels. It is, therefore, necessary to effect some adjustment in CHLD tariff and offset the revenue implication by increasing vessel related charges.

Since complete elimination of cross-subsidisation is not possible, this Authority finds it reasonable to reduce the existing CHLD levy by 10% to begin with.

The reduction effected in the CHLD levy will reduce the revenue of the port to the extent of Rs.5.19 crores approximately in the current tariff validity period. This is compensated by allowing marginal increase in the vessel related charges which are in deficit and the increase in warehousing activity alongwith the additional income which may accrue due to rationalisation in the vessel related tariff.

(C). Vessel Related Charges:

- Port Dues:

The port has proposed a uniform rate of port dues in line with the revised tariff guidelines as against the existing five tier structure. It has considered the weighted average unit rate of foreign going vessels and added the impact of maintaining the disparity in tariff of coastal and foreign going vessels and then proposed 20% increase thereof to arrive at the proposed uniform rate.

If the proposed tariff increase is excluded and the rationalisation alone is considered at the weighted average per GRT rate computed by MOPT, there will be around Rs.80 lakhs reduction in its revenue for the three years under consideration.

The unit rate considered for each of the slabs in its computation is found to be different from the rate prescribed in the Scale of Rates. This position is corrected in our analysis and accordingly the weighted average rate works out to US$ 0.10712 on which a 5% increase is allowed. This is estimated to generate an additional revenue of around Rs.48 lakhs per annum.

There will be a marginal increase of 4% for the vessels in the slab of 10001 to 30000 GRT and 3% reduction in the next slab pertaining to 30001 to 60000 GRT. Since there is wide gap in the existing rates for lower GRT vessels and vessels with higher GRT, the prescription of uniform port dues tariff will lead to 20% increase in case of foreign going vessels in the range of 3001 to 10000 GRT. For similar reasons, there will be significant increase in case of vessels below 3000 GRT. It has to be recognised that any rationalisation will have some impact on a few categories of vessel traffic. The foreign-going vessels below 10,000 GRT is not the predominant category and constitute less than 20% of the total vessel traffic. In view of the above position, a uniform port dues of US$ 0.11248 per GRT is prescribed for foreign going vessels as against US$ 0.125849 proposed by the MOPT.

- Pilotage Fees:

The MOPT has proposed three tier tariff structure for pilotage fee in line with the revised tariff guidelines as against the existing four tier slabs. It has proposed 33% to 38% increase in the existing tariff of the first two slabs. The tariff for the subsequent two slabs are proposed in sliding rates at 80% and 70% of the tariff prescribed for the first slab in line with the revised tariff guidelines. At the proposed tariff level, there will be a 10% increase for vessels in the range of 15001 to 60000 GRT which is the predominant slab.

The individual cost statement for pilotage activity show a substantial deficit of 59%. In order to adjust the reduction in cross-subsidisation arising due to downward revision of CHLD levy, the weighted average unit rate of pilotage activity is increased by 3% for the predominant slab i.e. vessels in the range of 15001 to 60000 GRT. Rationalised tariff structure is prescribed for other slabs in line with the tariff guidelines such that the impact is not significant atleast on the predominant slabs.

The existing Scale of Rates prescribes a separate lower rate for stream loading vessels above 1 lakh DWT which is now proposed to be done away with. On a query, the MOPT has clarified that since sliding pilotage rates are proposed for vessels above 60000 GRT, it does not propose to offer further lower rates for this category of vessels. As stated by MOPT, no such lower tariff is prescribed for this category of vessels in port dues and berth hire.

It is relevant to mention that some of the vessels under this category will be able get the benefit of reduction in the berth hire due to rationalisation as explained in the subsequent paras.

At the tariff structure suggested in the analysis, the port is estimated to generate an additional revenue of around Rs.180 lakhs per annum.

- Berth Hire Charge:

  - The existing Scale of Rates prescribes berth hire charge for various berths / group of berths depending on the facilities provided at the respective berths.

    A single rate for berth hire is proposed as against the existing eight tier slab, as required by the revised tariff guidelines. The port has proposed 20% increase in the weighted average rate. Since the berth hire activity under the vessel related activity reflects a revenue surplus position, no tariff increase can be considered except rationalisation of the tariff structure and some adjustment in the tariff to maintain neutral revenue position of the port from this activity.

    The single berth hire proposed by the MOPT will have significant impact of 308% increase in case of vessels up to 10000 GRT, 145% increase for vessels in the range of 10001 to 15000 GRT, 36% increase of vessels in the range of 15001 to 35000 GRT and a reduction of 23% for vessels beyond 35000 GRT at berths Nos. 7, 10 and 11.

    The vessels at berth numbers 8 will also have to bear a similar increase in the range of 20% to 212% at the tariff level proposed by the MOPT.

    The vessels in the range of 3001 to 10000 constitute almost 29% of the vessels in berth no 7, 10 and 11 and 42% at berth No 8. Since the introduction of a single slab berth hire is likely to have adverse impact on this category of vessels, this Authority decides to relax the provisions of the revised tariff guidelines. Since rationalisation at one go will have serious effect in this case, it is found appropriate to introduce it gradually. To start with the existing six slab berth hire is brought down to two tier tariff structure for berth Nos. 7, 10 and 11 and berth No. 8 i.e. upto 15000 GRT vessels and vessels above 15000 GRT to ensure that the users are not unduly burdened due to rationalisation.

    The weighted average of the existing rate for each of the relevant slabs is considered as the base and the rate is adjusted such that the impact of rationalisation is smoothened and revenue neutral position of the port is maintained. Accordingly, the berth hire for vessels upto 15000 GRT at berth Nos. 7, 10 and 11 is prescribed at US$ 0.000980 per GRT per hour or part thereof and for vessels above 15000 GRT it is prescribed at 0.002725

per GRT per hour or part thereof. Even this rationalisation will impose additional burden on some category of vessels, which is, however, not very significant.

At the two tier berth hire rate prescribed in the revised Scale of Rates, there will be an impact of 8% increase in case of vessels in the range of 3001 to 10000, 0.5% impact on the predominant category of vessels i.e. 15001 to 35000 GRT and the vessels in the range of 10001 to 15000 and vessels above 35000 GRT will get the benefit of 35% and 43% reduction respectively. At the said tariff structure, there will not be any significant impact on the overell revenue position.

- Following the same approach, the berth hire for berth No.8 is prescribed at US$ 0.00195 per GRT per hour for vessels upto 15000 GRT and US$ 0.004072 per GRT per hour or part thereof for vessels above 15000 GRT. This rate is arrived based on the weighted average per GRT rate of the relevant existing slabs and some minor adjustments are done so that the impact of rationalisation is smoothened and at the same time a revenue neutral position for the port is maintained.

  At the stated rates, there will be a marginal impact of 4% on the predominant slab 15001 and 35000 GRT, an increase of 8% in case of vessels 3001 to 10000 GRT and reduction of 28% and 16% respectively in case of vessels in the range of 10001 to 15000 GRT and vessels above 35000 GRT. The additional income of around Rs.112 lakhs per annum likely to be generated from the foreign going vessels on account of this rationalisation in the tariff will get offset by reduction in the income to that extent from the coastal vessels and hence a revenue neutral position of the port will be maintained at this rationalised tariff structure.

- At berth no 9, the uniform berth hire proposed by MOPT will lead to 150% increase in case of vessels below 30000 GRT, 2% increase in case of vessels in the range of 30001 to 35000 GRT, 7% reduction for the slab 35001 to 60000 GRT and 80% and 67% reduction for the subsequent two slabs.

  The impact is found to be significant on certain categories of vessel particularly 15000 to 30000 GRT which constitute 18% of vessels at this berth. To smoothen the impact of rationalisation as done for the other berths, a three tier tariff structure is prescribed i.e. vessels up to 30000 GRT, 30001 GRT to 60000 GRT and above 60000 GRT. The weighted average rate based on the existing tariff for foreign vessel for each these slabs is considered for arriving at the rate. At the rates to be prescribed, there will be no increase for any category of vessels except 20% increase for vessels above 80000 GRT and 9% increase in case of vessels in the range of 30001 to 35000 GRT on account of rationalisation in the tariff structure. The vessels under these two slabs constitute around 13% of the total vessels handled at this particular berth. The vessels in the range of 60001 to 80000 GRT will enjoy a reduction of 25% from the prevailing tariff at this rationalised tariff. That being so, based on this analysis, a three tier rationalised tariff structure is prescribed for berth no 9, subject to further rationalisation as per the tariff guidelines at the time of the next general review of tariff.

(D). Warehousing Activity:

The cost statement for the warehousing activity indicates a substantial deficit of 159% .The port has proposed 20% increase in warehousing charges and 10% increase in the ground rent for hazardous cargo so as to restrain the users from keeping the cargo for a longer duration of time. The proposed tariff increase is envisaged by the port mainly to induce speedy clearance of the cargo. In view of the submission made by the MOPT and also recognising the huge revenue deficit

in this activity, the increase in the tariff proposed under this activity is accepted. This will also enable to reduce to some extent the flow of cross subsidisation from other activities to this activity. The additional revenue likely to be generated on account of this tariff hike is marginal at around Rs.125 lakhs for entire tariff validity period.

(xiv). Rationalisation and the tariff increase allowed in the port dues and pilotage along with the rationalised berth hire charges and the increase allowed in the warehousing charges is likely to generate additional revenue of Rs.694 lakhs for the years 2006-07 to 2008-09. Apart from this, additional revenue of approximately 350 lakhs is likely to be generated due to change in the frequency of levy of port dues from once in 30 days to per entry basis based on the estimation given by the MOPT. Thus the increase in the revenue of around Rs.10.4 crores will compensate the tariff reduction effected in the CHLD levy by Rs.5.20 crores and the overall deficit of Rs.5.42 crores reflected in the cost statement.

(xv). (a). The actuarial valuation of pension liability and gratuity liability as assessed by the Life Insurance Corporation (LIC) was reported at Rs.227 crores as on 31 March 2005 in its initial proposal. After considering the accumulated balance in the respective fund as on that date, the balance pension liability was estimated at Rs.90 crores which was proposed to be recovered over five years period. It had, therefore, proposed to introduce a special levy of 10% on all tariff items except CHLD levy, wharfage on cargo handled at midstream and charges for primary loading and uptopping for two years period and thereafter review the position.

(b). In the revised proposal it has updated the pension liability position based on the actuarial valuation of the LIC upto 31 March 2006. In the revised computation, the gratuity liability is excluded and the pension liability of the pensioners not included in its initial proposal is considered. The MOPT has furnished the actuarial valuation report of the LIC to substantiate the pension liability estimate of existing employees and pensioners at Rs.328.72 crores as on 31 March 2006. After considering the pension fund balance accumulated as on 31 March 2006 and the interest on this fund @ 6.5% for the years 2006-07 to 2008-09, the balance pension liability is estimated to be Rs.183 crores. As such, based on the revised computation, the MOPT has proposed the special levy @ 21% to be recovered over five years period.

(c). As rightly stated by the GMOEA, the deficit in the Pension liability should be first adjusted against its accumulated surpluses / reserves. Clause 2.5.2. of the revised tariff guidelines also mention that such one time liability are to be met from the accumulated surpluses / reserves other than specifically earmarked funds or provisions and if it is still not adequately covered, then the port may for justifiable reasons, propose a special rate for a limited period to meet such liabilities.

(d). The MOPT has considered an interest rate of 6.5% on the pension fund balance for the next three years as against the prevailing rate of interest at 8%. The interest rate is updated with the prevailing interest rate and accordingly the pension fund liability is estimated at Rs.176.77 crores as tabulated below:

(Rs. in crores)

1.	Actuarial valuation of Pension liability as on 31 March 2006 as per LIC report.	328.72
2.	Less: Funds accumulated as on 31 March 2006.	120.62
3.	Balance Liability as on 31 March 2006. (1-2).	208.10
4.	Less: Interest on fund balance for 2006-07 to 2008-09 at 8%.	31.33
5.	Balance Pension fund to be recovered. (3-4)	176.77

(e). For the purpose of imposing the proposed pension levy the MOPT has not considered income from CHLD levy, wharfage on midstream, charges on primary loading and uptopping on the grounds that these activities are self supporting and are in surplus. Some of the estate and railway income, revenue share receivable from the SWPL, and license fee from the operator are also excluded from the total income while arriving at the revised average proposed levy of 21%.

It is relevant to mention that the pension liability is with reference to all the employees and the pensioners of the port who were / are deployed in the various activities. Hence there is no justification to exclude the special levy for certain categories just because such activities are in surplus. The surplus / deficit assessed in individual activities based on the cost plus formula is not relevant in this context.

In view of this, all the revenue earning activities for which tariff in prescribed in the revised Scale of Rates are to be subject to this special rate.

(f). The MOPT has proposed to recover the pension liability within five years. No reason is furnished by the MOPT as to why this pension liability which is an accumulation of the past needs to be recovered from the users over a short span of five years period. It may be appropriate to spread the recovery of the pension liability over a longer duration so as to reduce the impact of burden on users.

Accordingly, based on the above analysis, a special levy at the rate of 7% is prescribed on all revenue earning activities for which tariff is prescribed in the revised Scale of Rates. This special rate will apply in case of estate rentals provided that the individual lease agreements permit revision of Lease charges during the tenure of lease.

Since fixation of railway rates is not within the jurisdiction of this Authority, this levy on railway tariff is considered only for the purpose of calculation of recovery. The port should take up the matter about recovery of the pension liability pertaining to the railway activity with the Railway Board.

At the proposed special levy, the port should be able to recover around Rs.34 crores towards the pension liability for the three years under consideration from the date of implementation of this Order.

(g). The special rate prescribed by this Authority is only a ceiling rate and the port can charge a lower rate or even exempt certain categories from this levy based on their commercial judgment.

(h). The pension fund position and the special rate introduced now will be reviewed at the time of next tariff review. The port should maintain a separate account in this regard and furnish the audited details for scrutiny at the time of the next review.

(xvi). The MOPT has proposed the penal interest on delayed payment by users and delayed refunds by the port shall be at 2% above the Prime Lending Rate of the State Bank of India applicable from time to time. The proposed provision relating to penal interest on delayed payments by users and refunds by major ports has been updated with interest rate of 13 % being 2% above the prevailing Prime Lending Rate of State Bank of India.

(xvii). Users should not be required to pay charges for delays beyond a reasonable level attributable to the port as stipulated in Clause 2.15 of the revised guidelines. The MOPT on our advice, has introduced a suitable note in this regard but, it has been clubbed with the provision relating to penal interest. Since the application of this

condition is not restricted to penal interest alone, a separate note is introduced in the revised Scale of Rates of the MOPT.

(xviii). The MOPT has proposed concessional teriff for coastal vessels / cargo not exceeding 60% of the tariff prescribed for normal cargo / container / foreign-going vessels in line with the revised tariff guidelines. While prescribing the concessional tariff in respect of vessel related charges, the MOPT has considered the exchange rate of Rs.43.86 for the purpose of conversion of dollar denominated rate into rupee terms. Restatement of rates is not in line with the tariff guidelines. It has to be, however, recognised that the objective of the relevant guidelines is to ensure that the coastel vessels are not burdened periodically on account of the accumulated effect of fluctuation in the exchange rate.

It may be relevant to mention that the exchange rate considered at the time of last general revision of Scale of Rates of MOPT was higher than the prevailing exchange rate. Hence, if the coastal vessel rates are not restated with reference to the current level of exchange rate, it will not comply with the Government guideline requiring such tariff to be prescribed at the concessional level at 60% of the tariff applicable for the foreign-going vessels. Therefore, the rates of coastal vessels / containers are prescribed at 60% of dollar denominated rates applying the current exchange rate of Rs.45.73, wherever the present tariff is found to be not in line with the coastal concession policy.

(xix). (a). In compliance with the suggestion made in the last general revision Order, the port has proposed to modify the frequency of levy of port dues from '30 days' basis to 'per entry' basis. The Mormugao Ship Agents Association have expressed apprehension that the proposed change in the frequency of levy may effect the coastal trade, container and passenger vessels. The MOPT has clarified that the Directing Group constituted for simplification and rationalisation of port procedures had approved the levy of port dues on per entry basis from 1984 itself. This proposal was, however, deferred by the port. Total of 239 vessels are estimated to be effected in view of the proposed modification in the frequency of levy.

It is relevant to mention here that port dues is a levy for entry into the port and is charged on per entry basis at most of the other major ports. Some of the vessels have been enjoying the benefit of levy of port dues once in 30 days at the MOPT in view of the port deferring the implementation of the proposal of the Directing group in this regard. It is admitted that with the change in the frequency of levy, a corresponding adjustment may be necessary in the unit rate. If such an adjustment was done there may be some adverse revenue implication on revenue requiring increase in other vessel related charges. Instead of this, the increase in the rate of port dues is restricted to 5%. In view of the above position, and also based on the position obtaining at other major, this Authority accepts the proposed modification in frequency of levy of port dues. As stated earlier, the additional revenue estimated to be generated on account of this modification will partially meet the reduction in revenue due to the tariff reduction effected in the CHLD levy and overall deficit position of the port.

Only in case of transhippers, the port has proposed to continue levy port dues once in thirty days. It is understood that such transhippers are only four and because of their operational requirement they frequent the port regularly. Hence, the proposal of MOPT is accepted for the time being.

(b). The existing Scale of Rates prescribes a concessional port dues for country craft, tugs, Launches, fishing trawlers not engaged in carrying iron ore. No port dues is levied for country craft, launches and barges carrying ore. In the proposed Scale of Rates, the MOPT has deleted this entry. Since no reason is advanced for the proposed change, this Authority is

not in a position to assess the impact of the proposed change. The existing tariff structure is, therefore, allowed to continue for these vessels.

(xx). The MOPT in the revised proposal has proposed 50% concession in port dues and 30% concession in pilotage, berth hire and anchorage charge in case of cruise vessels. It is understood that such concessional tariff were already being granted by the MOPT since November 2004 with a view to attract this category of vessels to the port. Relying on the commercial judgment of the port, the proposal is approved.

(xxi). The existing pilotage fee is a composite charge levied for services of port's pilot, pilot launch with crew, towing operations and one act of shifting operation at the request of the ship. The revised tariff guidelines defines pilotage fee as a composite fee for providing one inward, one outward movement with required number of tugs / launches of adequate capacity and shifting/(s) of vessels for ' port convenience'. The port has accordingly proposed to modify the existing definition of pilotage fee in terms with the revised tariff guidelines. However, it has not made corresponding adjustment in the existing unit rate of pilotage fee on account of excluding one shifting element.

In the absence of any information made available about the shifting element included in the existing composite fee, this Authority decides to reduce the pilotage fee by 10% on account of exclusion of the shifting element following the same approach adopted in the recent cases of New Mangalore Port Trust (NMPT), Visakhapatnam Port Trust (VPT) and Jawaharlal Nehru Port Trust (JNPT). The reduction in income on account of this modification may get offset by the separate shifting charges to be levied by the MOPT for shifting of vessels at the request of users.

(xxii). The existing shifting charge is per act of shifting for three tier GRT slabs. It is proposed to prescribe shifting charge per GRT per act of shifting in three tier sliding rates as per the revised tariff guidelines. The average per GRT rate is taken as the base and 20% increase thereof is considered by the MOPT to arrive at the rate for the first slab. In line with the tariff increase allowed in case of pilotage fee, 3% tariff hike is allowed on the weighted average per GRT rate while prescribing the shifting charge for the first slab. Thereafter sliding rates for other slabs are prescribed in line with the revised tariff guidelines.

(xxiii). The revised tariff guidelines states that the users will not pay for delays beyond the reasonable level attributable to port. The MOPT has accordingly, based on our advice, included a provision for not to levy berth hire for the period when a vessel idles at berth continuously for one hour or more due to breakdown of port equipment, or power failure or for reasons attributable to the port subject to restrictions posed by absence of night navigation and inclement weather. The proposed provisions are in line with the principles set in the revised tariff guidelines and hence are accepted.

(xxiv). The MOPT has introduced shifting charges in case a vessel after discharging cargo goes out of the port limits for cleaning and re-enters the port limit. Strictly speaking, this operation may be even a second set of pilotage service and not just shifting. Since the port proposes to levy only shifting charges in such cases, this Authority has no reservation to approve the proposed arrangement.

(xxv). The existing charges for detention of pilot, cancellation of the requisition, etc., are proposed to be increased by 20%. Since these charges are to act as a deterrent the proposed increase for these tariff items is approved.

(xxvi). (a). Anchorage charges for vessels not engaged in loading / unloading cargo operations or embarking / disembarking passengers is proposed to be increased by 20%. In line with the decision of not allowing any revision in the berth hire charge in view of surplus position reflected in this sub activity, the proposed tariff increase in anchorage charge is not allowed.

Rationalisation of tariff structure maintaining a near revenue neutral position of the port is, however, made.

(b). In case of vessels engaged in loading / unloading cargo operations or embarking / disembarking passengers, a uniform anchorage charge is prescribed as against the existing six tier rates to comply with the revised tariff guidelines. The rationalisation proposed by the MOPT, will mean an increase of 18% and 29% for vessels in the range of 20001 to 40000 GRT at the east of break water and west of the break water respectively.

Based on the statistical details furnished by the MOPT, it is found that the vessels in the range of 20001 GRT to 40000 GRT constitute about 93% of the total vessels availing the anchorage facility at the east of break water. Since this is the predominant category, the uniform rate is prescribed at the present level of tariff applicable for this category of vessels.

At the west of break water, the vessels in the range of 20001 to 40000 GRT constitute about 47% of the total vessels availing the anchorage facility and the next predominant category relates to vessels of 80000 GRT and above. The rationalised tariff proposed by MOPT is likely to have significant impact of 66% increase for vessels of 80000 GRT and above and 29% increase in the slab 20001 to 40000 GRT. Based on the statistical analysis furnished by the MOPT, the weighted average rate works out to US$ 0.000572 per GRT per hour. At this rate there will be a marginal reduction of 5% on the predominant slab and 22% increase in case of vessel, above 80000 GRT. Since, the port will be able to maintain a neutral revenue position, the anchorage fee at the west of break waters is at US$ 0.000572 per GRT per hour.

(xxvii). (a). The Efficiency Linked Tariff Scheme (ELTS) was last revised by this Authority in August 2000 and has been included in the existing Scale of Rates notified in September 2002.

The MOPT has filed a separate proposal for review of the ELTS scheme which is being considered separately. The MOPT has stated that the joint committee constituting members from the GMOEA, Indian Nation Shipowners' Association (INSA) and the Mormugao Ships' Agents Association (MSAA) have held several meetings on this issue and have come to a consensus for stipulating 90% cargo accumulation for the purpose of arrival time. They have also agreed to consider two years data for arriving at the cut-off limit for the operational year 2004-05 in the absence of the availability of five years' data. This Authority had accordingly granted adhoc approval to the proposed arrangement of the MOPT for the years 2004-05, 2005-06 and 2006-07.

As per the ELT Scheme approved by this Authority in the year 2000, the average cut-off time has to be worked out based on the data for past 5 years. Since the data are not available for the past 5 years, the cut-off limit is to be worked out based on the past 4 years actuals for the operational year 2006-07. From the operational year 2007-08 onwards, the cut-off limit must be worked out based on five years actuals as per the ELTS scheme approved in August 2000.

The MOPT in the general revision proposal has proposed to introduce a condition that the ELTS will be applicable for iron ore vessels loaded at berth no.9 irrespective of they are first loaded in stream and later on at berth 9 on the premise that ELT scheme is applicable to all vessels loaded at Berth No. 9. There has been no objection from any user organisations on introduction of the proposed conditionality. The insertion of the proposed conditionality is accepted.

(b). A summary of the revenue position of ELT scheme and the incentive payment made to the staff show a revenue loss for the years 2002-03 to 2005-06. It is presumed that this loss reflected in the summary statement is mainly because of the incentive payments made to the staff are based on the datum which may not have been revised for a long time. Incidentally, the MOPT is not keen on revising the datum on the grounds that there is no technological changes in the operation of handling this cargo.

While the ELT Scheme is adjusted every year with reference to current average productivity, the datum of the productivity payment made by MOPT is not adjusted. Clause 2.6.2 of the revised tariff guidelines specifically requires the port to regularly review and adjust the manning scales / datum. Even the MSA has pointed out that the datum is outdated and needs to be reviewed and revised. That being so, the reasons given by the port for not revising the datum cannot be accepted. The MOPT is therefore, advised to take up exercise for revision of major cargo items in terms and review the incentive schemes in operation.

(xxviii). The existing schedule prescribing advalorem rates of wharfage for various break bulk cargo items is proposed to be deleted. It has proposed to levy per tonne rate for this category of cargo, however, cargo-wise per tonne rate for the break bulk cargo is not proposed. In this circumstance, it may not be unreasonable to presume that all the break bulk cargo will be categorised as unenumerated goods for the purpose of levy of wharfage.

On our query to furnish impact analysis statement of each of the break bulk cargo items with reference to the existing levy vis-a-vis the wharfage rate proposed to be levied, the MOPT has made a general remark that this modification is proposed in terms with the revised tariff guidelines.

It is agreed that the revised tariff guidelines recommends to phase out advalorem rates but, it also mentions that wharfage for such cargo items must be arrived at on the basis of cost of handling and special care required to be taken while handling and storage of the cargo. The MOPT has not done this exercise while suggesting the proposed modification.

Be that as it may, it is relevant to mention here that none of the users have raised any objection on the proposed modification in the levy of wharfage for break bulk cargo. It is, therefore; presumed that the proposed modification may not have any significant impact on the users and that the volume of such cargo handled at the port is marginal. Based on this presumption, this Authority may consider to approve the proposal subject to the condition that the MOPT should immediately review the rate and grant the relief in case representation from any users who may have been adversely affected by the change in the unit of levy.

If volume of any of the break bulk cargo handled at the port is found to be significant, the MOPT should propose cargo-wise per tonne rate on a more scientific basis for such cargo items taking into consideration the cost of handling at the time of the next tariff review.

The existing charges for dust suppression is approved for berth Nos.10 and 11 for handling coal and coke. The MOPT has proposed to extend the existing levy to berth no.7 where it proposes to handle dusty cargo. The details of the total expenditure / income for offering the relevant services furnished by the MOPT show that the port is in a position to meet the operating expenditure at the existing tariff level.

It has proposed not to levy this charge for calcined petroleum coke handled at this berth.

(xxix). (a). The port has not proposed any free period for storage of containers. It is relevant to mention that as per the revised tariff guidelines, free days excluding the Customs Holidays and port non-operating days are to be allowed beyond which the storage charge can be levied. The MOPT has contended that since free period is allowed on cargo stored at the storage shed and warehouse it may not be necessary to prescribe any free period for containers. The contention of the MOPT is not found to be in line with the revised tariff guidelines. It is relevant to mention that at most of the major ports / private operators, free period is prescribed in the range of three days to ten days beyond which storage charge is levied. This Authority, therefore, decides to allow atleast one day free period for import and export containers for the purpose of levy of storage charge. Incidentally under similar circumstances, this Authority has recently prescribed a free period of one day for containers in case of the New Mangalore Port Trust and Visakhapatnam Port Trust. In any case, this may not have any adverse financial impact on MOPT as the container volume handled is not significant. The free period shall exclude Customs notified holidays and port's non-operating days as per clause 5.8.1. of the tariff guidelines.

(b). The MOPT on our advise has agreed to insert a note that consolidated handling charges for container includes wharfage on containerised cargo including wharfage for container. Since the proposed note is only to clarify the services provided under this tariff item, the incorporation of the proposed note in the revised Scale of Rates is accepted.

(xxx). The warehousing activity show a substantial deficit of 159%. With reference to the advice rendered by this Authority in the last tariff revision Order, it has clarified that only the Central Warehousing Corporation (CWC) and Food Corporation of India (FCI) offer warehousing facility in the vicinity of Mormugao Port. The godowns of FCI are not allotted for private parties and therefore no the rental charges are fixed by FCI. The rental charge levied by CWC is reported to be Rs.330/- per 10 sq mtr per week for open storage and Rs.500/- per 10 sq. mtr. per week for covered storage and in addition to this, charges for insurance of cargo are also levied separately. As against this, the storage charge proposed by the MOPT is at Rs.360/- per 10 sq mtr. per 10 days for insured sheds and Rs.270/- per 10 sq. mtr per 10 days for non-insured sheds with penal provision for stay of cargo beyond the reasonable free period.

The MOPT in the year 2003 had proposed some rationalisation in the storage of merchandise to induce the users for speedy clearance of mainly the dusty cargo. Though the MOPT had termed it as rationalisation, it was found to increase the then prevailing storage charges and hence the proposal was not accepted by this Authority. It was also reported by the MOPT that that coal / coke cargo would shift to the BOOT operator from May 2004. It was, therefore, decided to review the rate after stabilisation of operations at the BOOT operator and based on the experience gained from other suitable administrative measures to be introduced by the MOPT to address the issue. The MOPT in the instant general revision proposal has not proposed any rationalisation in the storage of merchandise. It has proposed a uniform increase of 20% in the prevailing charges for storage sheds and warehouse.

It is admitted that no increase is justified in view of the surplus position reflected in the cargo handling activity and the overall cost position for the port as a whole. However, it may be recognised that the storage space of the port need to be used more effectively for storing goods in transit. The users must clear the cargo expeditiously for effective utilisation of the storage space. Viewed from this perspective and also taking into consideration the tariff levied in the vicinity of the port for this facility, the proposed increase of 20% in storage charge for sheds, warehouse and wharves is accepted.

On the same analogy, 10% increase proposed in the demurrage charge for explosives and other dangerous goods is also approved.

(xxxi). The port has proposed not to levy any storage charge / demurrage charge on cargo / containers if operational area is leased on rental basis to users in line with the revised tariff guidelines. The proposed provision is accepted.

As stated earlier, revised tariff guidelines recommend users should not be penalised for delays attributable to port. Accordingly, the port has accepted our suggestion to include a suitable condition in its Scale of Rates to exempt levy of demurrage charge on cargo / storage charge on containers for such period when clearance could not be effected or delivery of import cargo / container or shipment of export cargo / container for reasons attributable to the port.

(xxxii). (a). The port has not proposed concessional rate for coastal cargo in respect of handling charges. It may be relevant to mention that as per the Government direction and this Authority's Order dated 7 January 2005, concessional tariff for cargo related charges is applicable on all relevant handling charges for ship to shore transfer and transfer from quay to / from storage yard including wharfage. Eventhough the responsibility of MOPT may be limited to labour supply, it is done for the purpose of cargo handling and hence this handling charge should be subjected to the concessional tariff for eligible coastal cargo. In case of stevedoring activity separate concessional tariff at 60% is prescribed for coastal cargo. In respect of handling charges for container and for other shore operations a general conditionality in this regard in the relevant schedule instead of a general conditionality prescribed elsewhere in its Scale of Rates.

(b). It has on our request incorporated a condition stating that the handling charges for transhipment container shall be concessional rate not exceeding 1.5 times the handling charges for normal handling operation in loading or unloading cycle. This is as per clause 5.5.1 of the tariff guidelines and hence accepted.

(xxxiii). The MOPT has proposed to revise estate rentals by 10%. Chapter 8 of the revised tariff guidelines specifically mentions the extant guidelines issued by the Government has to be followed by the major port for revision of estate rentals. The proposed revision in the estate rentals does not conform to the guidelines issued by the Government on land policy for major ports. The MOPT has agreed to file a separate proposal for revision of estate rentals in line with the Government guidelines. The MOPT is directed to file its proposal within 4 months of the Order in this case.

In the meanwhile, a general note is incorporated in the Scale of Rates stating the existing conditionalities / notes governing the estate related charges shall apply to the extent they are not inconsistent with the conditions prescribed in the Land Policy guidelines announced by the Government in February – March 2004.

(xxxiv). The hire charges of cargo handling equipment are proposed to continue at the existing tariff except a 20% increase proposed in the hire charge of flotilla. Since no cost justification is furnished, the increase proposed is not accepted.

(xxxv). The MOPT has stated that it has no authorised service providers at present. The MOPT however, advised to comply with Clause 7 of the revised tariff guidelines as and when the port authorises anybody to provide service under Section 42 (3) of the MPT Act, 1963.

Even though the port has confirmed that no activity qualifying under Section 42 (3) of the MPT Act is being carried out in the port limits, it is worthwhile for the port to examine further to see whether private equipment deployed for port activity, stevedoring, etc. fall under the identified activities under Section 42. If found so,

the port should initiate action in terms of revised tariff guidelines to regulate such tariff items.

(xxxvi). Some of proposed provisions which are not in line with the common prescription at other major ports / private terminals and the revised tariff guidelines have been modified.

(xxxvii). In line with the direction issued by the Government under Section 111 of the Major Port Trusts Act, 1963 the rates approved by this Authority will be ceiling level and the rebates / discounts will be at the floor level. The MOPT will have the flexibility to charge lower rate if it is so desires based on the commercial judgment of the port.

(xxxviii). The revised tariff guidelines prescribe tariff validity cycle of three years. Since the financial position considered for the purpose of this analysis is only till 31 March 2009, the validity of the revised Scale of Rates will also expire on 31 March 2009.

9.1. In the result, and for the reasons given above, and based on a collective application of mind, this Authority approves revised Scale of Rates of the MOPT attached as **Annex-II**.

9.2. The revised Scale of Rates and conditionalities of the MOPT will become effective after expiry of 30 days from the date of notification of the Order in the Gazette of India and shall be in force till 31 March 2009. The approval accorded will automatically lapse thereafter unless specifically extended by this Authority.

9.3. The tariff of the MOPT has been fixed relying on the information furnished by the port and based on assumptions made as explained in the analysis. If this Authority, at any time, during the prescribed tariff validity period, finds that the actual position varies substantially from the estimations considered or there is deviation from the assumptions accepted herein, this Authority may require the MOPT to file a proposal ahead of the schedule to review its tariff and to setoff fully the advantage accrued on account of such variations in the revised tariff.

9.4. In this regard, the MOPT is directed to furnish to this Authority the actual financial / performance details in the format prescribed for filing tariff proposal, alongwith its annual accounts and performance report within 60 days of closing of the respective accounting year. If MOPT fails to provide such information within the stipulated time limit, this Authority may proceed *suo motu* to review the tariff of MOPT. This apart, analysis of variations will also be made at the time of the next general review at the end of the usual tariff validity period and full adjustment of additional surplus will be made in the tariff to be fixed for the next cycle.

A. L. BONGIRWAR, Chairman

[ADVT. III/IV/143/2006/Exty.]

Annex-I (a)

Mormugao Port Trust
Consolidated cost statements for the Port as a whole

(Rs in lakhs)

Sr. No	Particulars	2004-05 Actuals	Furnished by MORT: 2005-06 Actuals	2006-07 Estimates	2007-08 Estimates	2008-09 Estimates	Modified by us: 2006-07 Estimates	2007-08 Estimates	2008-09 Estimates
I	Traffic (Lakh tonnes)	306.59	316.88	345.80	352.00	359.00	345.80	352.00	359.00
	Traffic (Lakh tonnes) SWPL	21.41	27.60	43.90	50.00	50.00	43.90	50.00	50.00
II	Operating Income (Excluding revenue share receivable from SWPL transferred to Escrow Account from the year 2005-06 onwards)	21146.16	21379.82	21618.92	22043.87	22785.56	21784.56	22211.70	22969.98
	Revenue share receivable from SWPL is transferred to Escrow Account	406.65	709.65	1200.00	1200.00	1200.00	1200.00	1200.00	1200.00
III	Operating Cost (Excluding Depreciation)	8490.79	8684.16	9056.26	9509.07	9984.53	9056.26	9509.08	9984.53
IV	Depreciation	1138.71	1156.46	1275.46	1492.34	1552.55	1275.46	1492.34	1552.55
V	FME-FMI	1933.69	1943.08	2661.42	2832.66	2975.86	2028.09	2200.26	2343.46
V I	Total Expenditure (III+IV+V)	11563.19	11783.70	12993.14	13834.07	14512.94	12359.72	13201.68	13880.54
VII	Surplus (II-VI)	9582.97	9596.12	8625.78	8209.00	8272.61	9424.84	9010.02	9089.44
							9424.84	9010.02	9089.44
VIII	Allocated Management & General Overhead	4283.26	4358.15	4726.30	4962.62	5210.75	4651.97	4962.61	5210.75
IX	Net Surplus before interest(VII-VIII)	5299.71	5237.97	3899.48	3246.38	3071.87	4772.87	4047.41	3878.69
	Interest on Loans	116.05	126.62	58.39	48.93	28.44	0.00	0.06	0.06
X	Net surplus after interest	5183.66	5111.35	3841.09	3197.45	3043.43	4772.87	4047.41	3878.69
XI	Capital Employed	30195.97	30861.44	32290.09	34839.36	36306.79	32290.09	34839.36	36306.79
	Less Amount Transferred from Escrow Account	406.65	1116.30	2316.30	3516.30	4716.30	1600.00	1608.00	4308.00

	Capital employed for computation of ROCE	29789.32	29745.14	29973.79	31323.06	31590.49	30690.09	33239.36	32006.79
XII	Return on Capital Employed	4201.38	4200.73	4199.12	4406.47	4453.69	4350.28	4736.29	4568.12
XIII	Net Surplus after Return on capital employed (X-XII)	982.28	910.62	-358.03	-1209.02	-1410.26	422.59	-688.88	-689.43
XIV	Net surplus as a % of operating income	4.65%	4.26%	-1.66%	-5.48%	-6.19%	1.94%	-3.10%	-3.00%
XV	Average for three years(2006-07, 2007-08 & 2008-09)			-4.44%			-1.39%		

	Cost Position Excluding Estate and Railway activities								
I	Operating Income excluding Estate and railways						19727.31	20008.20	20687.18
II	Net Surplus/ Deficit for the port as a whole as per (XIII) above						422.59	-688.88	-689.43
III	Less Net Surplus/ Deficit of estate and Railway activity						-102.86	-23.60	7.69
IV	Railways						-115.93	-92.35	-86.39
V	Estate						-218.79	-115.95	-78.50
V I	Net Surplus Excluding estate and railway activitylys						641.37	-572.93	-610.93
VII	Net surplus as a % of operating income						3.3%	-2.9%	-3.0%
VIII	Average for three years(2006-07, 2007-08 & 2008-09)						-0.86%		

Annex-I (b)

Mormugao Port Trust

Cost Statement for the Cargo Handling & Storage Activity

(Rs. in lakhs)

Sr. No	Particulars	2004-05 Actual	Furnished by MOPT: 2005-06 Actual	2006-07 Estimates	2007-08 Estimates	2008-09 Estimates	Modified by us: 2006-07 Estimates	2007-08 Estimates	2008-09 Estimates
I	Operating Income	11832.11	11834.16	12916.19	13171.22	13665.35	12916.19	13171.22	13665.35
	Less : Revenue share receivable from SWPL transferred to Escrow Account						1200.00	1200.00	1200.00
	Operating Income Excluding revenue share receivable from SWPL						11716.19	11971.22	12465.35
II	Operating Cost (Excluding. Depreciation)	4512.83	4716.30	4517.25	4743.11	4980.27	4517.25	4743.11	4980.27
III	Depreciation	511.4	551.28	634.99	850.26	892.19	634.99	850.26	892.19
IV	FME-FMI	798.92	951.37	1165.18	1239.90	1293.96	887.87	963.09	1016.96
V	Total Expenditure (II+III+IV)	5823.15	6218.95	6317.42	6833.27	7166.42	6040.11	6556.46	6889.44
V I	Surplus (I-V)	6008.96	5615.20	6598.77	6337.95	6498.93	5676.08	5414.76	5573.91
VII	Allocated Management & General Overhead	2250.24	2476.10	2426.34	2547.66	2675.04	2426.34	2547.66	2675.04
VIII	Net Surplus before interest(VI-VII)	3756.72	3139.10	4172.43	3790.29	3823.89	3249.74	2867.10	2898.87
	Interest on Loans	116.05	126.62	58.39	48.93	28.44	0.00	0.00	0.00
IX	Net surplus after Interest	3642.67	3012.46	4114.04	3741.36	3795.45	3249.74	2867.10	2898.87
X	Capital Employed	15627.13	17104.46	18251.53	21656.45	23402.03	18251.53	21656.45	23402.03
	Less Amount Transferred from Escrow Account						1600.00	1600.00	4100.00
	Captial employed for computation of ROCE						16651.53	20056.45	19302.03
XI	Return on Capital Employed	2270.01	2488.25	2650.23	3154.85	3415.53	2438.92	2944.24	2840.02
XII	Net Surplus after Return	1372.66		1463.81	586.71	379.92	810.83	-77.14	58.86
XIII	Net surplus as a % of operating income	11.60%		11.33%	4.45%	2.78%	6.28%	-0.59%	0.43%
XIV	Average for three years (2006-07, 2007-08& 2008-09)			6.19%			2.04%		

~~Annex-I (c)~~

Annex-I (c)

Mormugao Port Trust

Cost Statements for Cargo Handling Labour Activity

(Rs. in lakhs)

Sr. No	Particulars	Furnished by MOPT					Modified by us		
		2004-05	2005-06	2006-07	2007-08	2008-09	2006-07	2007-08	2008-09
		Actuals	Actuals	Estimates			Estimates		
I	Operating Income	2485.32	2517.29	2296.54	2219.90	2205.60	2296.54	2219.90	2205.60
II	Operating Cost (Excl. Depr)	491.71	505.42	533.17	559.83	587.82	533.17	559.83	587.82
III	Depreciation	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
IV	FME-FMI	459.57	460.17	425.49	457.70	498.10	324.22	355.52	392.25
V	Total Expenditure (II+III+IV)	951.28	965.59	958.66	1017.53	1085.92	857.39	915.35	980.07
V I	Surplus (II-V)	1534.04	1551.70	1337.88	1202.37	1119.68	1439.15	1304.55	1225.53
VII	Allocated Management & General Overhead	206.57	207.91	259.49	272.46	286.09	259.49	272.46	286.09
VIII	Net Surplus (VI-VII)	1327.47	1343.79	1078.39	929.91	833.59	1179.66	1032.09	939.44
IX	Net surplus after interest	1327.47	1343.79	1076.39	929.91	833.59	1179.66	1032.09	939.44
X	Capital Employed	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
XI	Return on Capital Employed	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
XII	Net Surplus after Return	1327.47	1343.79	1078.39	929.91	833.59	1179.66	1032.09	939.44
XIII	Net surplus as a % of operating income	53.41%	53.38%	46.98%	41.89%	37.79%	51.37%	46.49%	42.60%
XIV	Average for three years (2006-07, 2007-08& 2008-09)			42.21%			46.82%		

Annex-I (d)

Mormugao Port Trust

Cost Statement for the Port and Dock Facility

(Rs in lakhs)

Sr. No	Particulars	2003-04 Actuals	2004-05 Actuals	Furnished by MOPT 2005-06 Actuals	2006-07 Estimates	2007-08 Estimates	2008-09 Estimates	Modified by us 2006-07 Estimates	2007-08 Estimates	2008-09 Estimates
I	Operating Income	5361.65	5389.61	5483.56	5548.94	5648.45	5841.80	5714.58	5817.08	6016.23
II	Operating Cost (Excl. Depr)	2888.40	2759.60	2805.37	3241.53	3403.61	3573.79	3241.53	3403.61	3573.79
III	Depreciation	516.88	422.25	406.19	434.33	435.09	453.37	434.33	435.09	453.37
IV	FME-FMI	555.38	525.59	445.64	850.91	901.57	940.13	648.39	700.29	740.34
V	Total Expenditure (II+III+IV)	3960.66	3707.44	3657.40	4526.77	4740.27	4967.29	4324.25	4538.99	4767.50
V I	Surplus (II-V)	1400.99	1682.17	1826.16	1022.17	908.18	874.51	1390.33	1278.08	1248.73
VII	Allocated Management & General Overhead	1217.10	1272.48	1179.39	1521.18	1597.24	1677.10	1446.85	1597.24	1677.10
VIII	Net Surplus before interest(VI-VII)	183.89	409.69	646.77	-499.01	-689.06	-802.59	-56.52	-319.15	-428.37
IX	Net surplus after interest	183.89	409.69	646.77	-499.01	-689.06	-802.59	-56.52	-319.15	-428.37
X	Capital Employed	10015.12	9280.72	8723.56	8831.80	8238.52	8235.71	8831.80	8238.52	8235.71
	Less Amount Transferred from Escrow Account							0.00	0.00	200.00
	Captial employed for computation of ROCE							8831.80	8238.52	8035.71
XI	Return on Capital Employed	1852.80	1348.13	1269.05	1282.42	1200.10	1201.99	1292.59	1208.72	1180.85
XII	Net Surplus after Return on capital employed (IX-XI)	-1668.91	-938.44	-622.28	-1781.43	-1889.16	-2004.58	-1349.11	-1527.87	-1609.23
XIII	Net surplus as a % of operating income	-31.13%	-17.41%	-11.35%	-32.10%	-33.45%	-34.31%	-23.61%	-26.27%	-26.75%
XIV	Average for three years (2006-07, 2007-08& 2008-09)				-33.29%			-25.54%		

~~Annex-I (e)~~

Mormugao Port Trust

(Rs in lakhs)

Cost Statement for Railway

		Furnished by MOPT					Modified by us		
		2004-05	2005-06	2006-07	2007-08	2008-09	2006-07	2007-08	2008-09
Sr. No		Actuals	Actuals	Estimates			Estimates		
I	Operating Income	802.73	1001.24	1193.00	1288.00	1336.80	1193.00	1288.00	1336.80
II	Operating Cost (Excl. Depr)	287.95	310.17	381.32	400.39	420.41	381.32	400.39	420.41
III	Depreciation	153.05	149.55	152.55	152.76	152.76	152.55	152.76	152.76
IV	FME-FMI	70.51	41.67	120.45	127.98	133.58	91.78	99.41	105.19
V	Total Expenditure (II+III+IV)	511.51	501.39	654.32	681.13	706.75	625.65	652.55	678.36
V I	Surplus (II-V)	381.22	499.85	538.68	606.87	629.05	567.35	635.45	657.44
VII	Allocated Management & General Overhead	281.01	248.01	347.60	364.98	383.23	347.60	364.98	383.23
VIII	Net Surplus (VI-VII)	100.21	251.84	191.08	241.89	245.83	219.75	270.47	274.21
IX	Net surplus after Interest	100.21	251.84	191.08	241.89	245.83	219.75	270.47	274.21
X	Capital Employed	2507.40	2313.96	2204.24	2004.38	1812.58	2204.24	2004.38	1812.58
XI	Return on Capital Employed	364.23	336.62	320.07	291.97	264.55	322.61	294.07	266.32
XII	Net Surplus after Return	-264.02	-84.78	-128.99	-50.08	-18.72	-102.86	-23.60	7.89
XIII	Net surplus as a % of operating income	-29.57%	-8.47%	-10.81%	-3.89%	-1.40%	-8.62%	-1.83%	0.59%
XIV	Average for three years (2006-07, 2007-08& 2008-09)			-5.37%			-3.29%		

Annex-I (f)

Mormugao Port Trust

(Rs in lakhs)

Cost Statements for Estate Rentals

		Furnished by MOPT					Modified by us		
		2004-05	2005-06	2006-07	2007-08	2008-09	2006-07	2007-08	2008-09
Sr. No		Actuals	Actuals	Estimates			Estimates		
I	Operating Income	953.04	1253.23	864.25	915.50	947.00	864.25	915.50	947.00
II	Operating Cost (Excl. Depr)	438.70	348.90	382.99	402.14	422.25	382.99	402.14	422.25
III	Depreciation	52.01	49.44	53.59	54.23	54.23	53.59	54.23	54.23
IV	FME-FMI	79.1	44.03	99.39	105.51	110.09	75.74	81.95	86.69
V	Total Expenditure (II+III+IV)	569.81	440.37	535.97	561.88	586.57	512.32	538.32	563.17
VI	Surplus (II-V)	383.23	812.86	328.28	353.62	360.43	351.93	377.18	383.83
VII	Allocated Management & General Overhead	272.96	246.74	171.69	180.27	189.29	171.69	180.27	189.29
VIII	Net Surplus (VI-VII)	110.27	566.12	156.59	173.35	171.15	180.24	196.90	194.54
IX	Net surplus after Interest	118.27	566.12	156.59	173.35	171.15	180.24	196.90	194.54
X	Capital Employed	2780.72	2719.44	3002.52	2940.01	2856.47	3002.52	2940.01	2856.47
XI	Return on Capital Employed	280.01	274.25	293.84	287.19	279.06	296.17	289.25	280.93
XII	Net Surplus after Return	-169.74	291.87	-137.25	-113.84	-107.91	-115.93	-92.35	-86.39
XIII	Net surplus as a % of operating Income	-17.81%	23.29%	-15.88%	-12.44%	-11.40%	-13.41%	-10.09%	-9.12%
XIV	Average for three years (2006-07, 2007-08& 2008-09)			-13.24%			-10.87%		

Annex-II

Annex-II

Mormugao Port Trust

SCALE OF RATES

1.1. Definitions – General.

In this Scale of Rates unless the context otherwise requires, the following definitions shall apply:

(i). ***"Coastal Vessel"*** shall mean any vessel exclusively employed in trading between any Port or place in India to any other port or place in India having a valid coastal licence issued by the competent authority.

(ii). ***"Cold Move"*** shall mean movement without the power of the engine of the vessel.

(iii). ***"Combination Loading"*** denotes loading of vessel primarily at berth No.9 (MOHP) and then uptopping in stream.

(iv). ***"Foreign-going Vessel"*** shall mean any vessel other than Coastal vessel.

(v). ***"Stream Loading"*** denotes loading of vessel exclusively at places other than at berths.

1.2. General Terms & Conditions.

(i). The status of the vessel, as borne out by its certification by the Customs or the Director General of Shipping, is the relevant factor to decide whether vessel is 'coastal' or 'foreign-going' for the purpose of levy of vessel related charges; and, the nature of cargo or its origin will not be of any relevance for this purpose.

(ii). (a). A foreign-going vessel of Indian Flag having a General Trading Licence can convert to coastal run on the basis of a Customs Conversion Order.

(b). A foreign-going vessel of Foreign Flag can convert to coastal run on the basis of a Coastal Voyage Licence issued by the Director General of Shipping.

(c). In cases of such conversion, coastal rates shall be chargeable by the load port from the time the vessel starts loading coastal goods.

(d). In cases of such conversion coastal rates shall be chargeable only till the vessel completes coastal cargo discharging operations; immediately thereafter, foreign-going rates shall be chargeable by the discharge ports.

(e). For dedicated Indian coastal vessels having a Coastal Licence from the Director General of Shipping, no other document will be required to be entitled to Coastal rates.

(iii). (a). Vessel related charges shall be levied on Shipowners/Steamer Agents. Wherever rates have been denominated in US dollar terms the charges shall be recovered in Indian rupees after conversion of US currency to its equivalent Indian rupees at the market buying rate notified by the Reserve Bank of India, State Bank of India or its associates or any other Public Sector Bank as may be specified from time to time. The date of entry of the vessel into the port limit shall be reckoned with as the day for such conversion.

(b). Container related charges denominated in US dollar terms shall be collected in equivalent Indian rupees. For this purpose, the Market Buying Rate prevalent on the date of entry of the vessel in case of Import containers; and on the date of arrival of the containers in the port premises in case of export containers shall be applied for conversion of dollar denominated charges.

(iv). A regular review of exchange rate shall be made once in thirty days from the date of arrival of the vessels in cases of vessels staying in the port for more than thirty days. In such cases, the basis of billing shall change prospectively with reference to the appropriate exchange rate prevailing at the time of the review.

(v). (a). The vessel related charges for all Coastal vessels should not exceed 60% of the corresponding charges for other vessels.

(b). The cargo / container related charges for all coastal cargo / containers, other than thermal coal, POL including crude oil, Iron Ore and Iron pellets, should not exceed 60% of the normal cargo / container related charges.

(c). In case of cargo related charges, the concessional rates should be levied on all the relevant handling charges for ship-shore transfer and transfer from / to quay to / from storage yard including wharfage.

(d). In case of container related charges, the concession will be applicable on all the relevant charges for ship-shore transfer, and transfer from / to quay to / from storage yard as well as wharfage on cargo and containers.

(e). In case container / cargo from foreign port lands at MOPT for subsequent transhipment to an Indian Port on coastal voyages, 50% of the transhipment rate prescribed for foreign going and 50% of that prescribed for coastal leg shall be levied.

(vi). Interest on delayed payments / refunds:

(a). The user shall pay penal interest at the rate of 13% per annum on delayed payments under this Scale of Rates. Likewise, the MOPT shall pay penal interest at the rate of 13% per annum on delayed refunds.

(b). The delay in refunds will be counted only 20 days from the date of completion of services or on production of all the documents required from the users, whichever is later.

(c). The delay in payments by the users will be counted only 10 days after the date of raising the bills by the MOPT. This provision shall, however, not apply to the cases where payment is to be made before availing the services / use of Port Trust's properties as stipulated in the Major Port Trust Act and / or where payment of charges in advance is prescribed as a condition in this Scale of Rates.

(vii). All charges worked out shall be rounded off to the next higher rupee on the grand total of the bill.

(viii). (a). The rates prescribed in the Scale of Rates are ceiling levels; likewise, rebates and discounts are floor levels. The MOPT may, if they so desire, charge lower rates and/or allow higher rebates and discounts.

(b). The port may also, if they so desire rationalise the prescribed conditionalities governing the application of rates prescribed in the Scale of Rates if such rationalisation gives relief to the users in rate per unit and the unit rates prescribed in the Scale of Rates do not exceed the ceiling level.

(c). The ports should notify the public such lower rates and/or rationalisation of the conditionalities governing the application of such rates and continue to notify the public any further changes in such lower rates and/or in the conditionalities governing the application of such rates provided the new rates fixed shall not exceed the rates notified by the TAMP.

(ix). Port dues @ 50% shall be levied in case of cruise vessels. Likewise, pilotage fees, berth hire and anchorage charges @ 70% of applicable rate shall be charged on cruise vessels.

(x). The users shall not be required to pay charges for delays beyond a reasonable level attributable to the MOPT.

PART – I – VESSEL RELATED CHARGES

SECTION- A - PORT DUES

Sl. No.	Particulars	Rate per GRT		Frequency of payment in respect of the same vessel
		Coastal Vessel (in Rs.)	Foreign-going Vessel (in US$)	
1.	Vessels	3.09	0.11248	Each entry
2.	(a). Country Crafts, Tugs, Launches, Fishing trawlers, Barges and other vessels not covered in Sl.No. 1 above and not engaged in carrying iron ore.	1.38	0.05044	Each entry
	(b). Country Craft, Launches and barges carrying ores.	Free	Free	

Notes:

(1). Port Dues shall be levied for each entry of a vessel except transhippers in which case the levy will once in thirty days.

(2). Port Dues shall be levied at 70% of above rates in the following cases:

(i). Vessels engaged in loading and unloading parcels of general cargo of the order of not more than 3000 tonnes.

(ii). Vessels calling at the Port exclusively for lightering general cargo into other vessels for being carried to any other port in the country.

(iii). LASH, container and RO-RO vessels.

(3). Port Dues shall not be levied on:

(i). Any pleasure yacht.

(ii). Any vessel, which having left the Port, is compelled to re-enter by stress of weather or in consequence of having sustained any damage.

(iii). Vessels belonging to Government and plying blue/white ensigns.

(iv). Vessels belonging to other Indian Ports.

(v). Research vessels of government of India and defence vessels of Foreign Government coming on goodwill visits.

(4). A vessel entering the Port in ballast and not carrying passengers shall be charged with only 75% of the Port Dues with which she would otherwise be chargeable.

(5). A vessel entering the Port but not discharging or taking in any cargo or passenger therein (with the exception of such unshipment and reshipment as may be necessary for purposes of repair) shall be charged with only 50% of the Port Dues with which she would otherwise be chargeable.

(6). The cruise vessels where embarking or disembarking of passengers is not involved shall be charged with only 50% of the port dues.

(7). For oil tankers with segregated ballast, the reduced gross tonnage that is indicated in the 'Remarks' column of its International Tonnage Certificate will be taken to be its gross tonnage for the purpose of evy of port dues.

SECTION-B – PILOTAGE FEES

The composite Pilotage-cum-towage fee includes one inward and one outward movement with required number of tugs / launches of adequate capacity and shifting of vessels for ' port convenience'. Shifting at the request of vessels will attract separate shifting charges.

I. Schedule of Pilotage Fees

Sl. No.	Class of Vessel	Rate per GRT	
		Coastal Vessel (In Rs.)	Foreign-going Vessel (in US$)
1.	Upto 30000 GRT	6.90	0.25178
2.	30001 to 60000 GRT	5.55	0.20142
3.	60001 GRT & above	4.85	0.17625

II. Schedule of Shifting Charges

Sl. No.	Class of Vessel	Rate per GRT per act of Shifting	
		Coastal Vessel (In Rs.)	Foreign-going Vessel (in US$)
1.	All vessels upto 30,000 GRT	1.06	0.0386
2.	Vessels of 30,001 to 60,000 GRT	0.65	0.0309
3.	Vessels of 60,001 GRT and above	0.74	0.0270

Notes:

(1). For shifting a vessel from stream to berth or berth to stream or change of berths or anchorages, separate charges are leviable. The shifting charges shall be levied on all acts of shiftings, which excludes the inward and outward movements connected with the pilotage.

(2). Any shifting operation performed for the convenience of the port shall not be charged.

Port convenience is defined to mean any of the following:

(i). If a working cargo vessel at berth or any vessel including transhippers at anchorage / mooring buoys is shifted / unberthed for undertaking dredging work / hydrographic survey work or for allotting a berth for the dredger or for attending to repairs to berths, maintenance and such other similar works whereby shifting is necessitated, such shifting shall be considered as "shifting for port convenience". The shifting made to reposition such shifted vessel (s) shall also be considered as "shifting for port convenience".

(ii). If a working cargo vessel is shifted from berth to accommodate on ousting priority, vessels which are exempted from bearing the shifting charges, such shifting shall be treated as "shifting for port convenience".

(3). In case of transhippers, however, all acts of shifting are chargeable.

(4). Whenever a vessel is shifted from berth to accommodate another vessel on ousting priority, the vessel shifted is exempted from the payment of shifting charges since the same is paid by the vessel enjoying the ousting priority or the shifting is treated as for PORT CONVENIENCE when the priority vessel is exempted from the payment of such charges. However, this benefit will not be applicable in the following cases:

(i). Non-Cargo vessels which in any case have to vacate the berth when cargo vessels arrive.

(ii). Vessels using the berth exclusively for overside loading / discharge.

(iii). Vessels which are idling at berth without doing any cargo handling operations.

(5). **Cancellation Charges:**

In case of Pilots, whose services have been requisitioned for any movement but not utilised, fees as given below shall be levied.

Sl.No.	Description	Coastal Vessel (in Rs.)	Foreign-going Vessel (in US$)
(i).	Cancellation received 2 hours before Pilot booked time	NIL	NIL
(ii).	Cancellation received less than 2 hours but more than ½ hour before Pilot booked time	2032.45	74.0736
(iii).	Cancellation received less than ½ hour before Pilot booked time or if pilot has left station but tugs have not left station	2540.55	92.592
(iv).	Cancellation received after pilot boarding and within ½ hour of boarding but tugs have not left Station	3048.70	111.1116
(v).	- do - but 1 tug left station	6097.35	222.222
(vi).	- do - but 2 tugs left station	9146.00	333.3336
(vii).	- do - but 3 tugs left station	12194.65	444.444
(viii).	After 30 minutes of Pilot boarding (In addition to the detention charges as applicable)	3048.70	111.1116

Note:

The cancellation charges shall not be levied if a booking for vessel's movement is cancelled for reasons attributable to the Port.

(6). **Detention Charges:**

If a vessel is not able to move within thirty minute of pilot's boarding it for the purpose of pilotage, it shall be liable to pay an extra fees @ Rs.2032.35 per half an hour or part thereof in case of coastal vessel or US$ 74.07 per half an hour or part thereof in case of foreign going vessel beyond thirty minutes, till it moves. In addition to this, tug hire charges will be payable as given below:

Sl.No.	Description	Coastal Vessel (in Rs.)	Foreign-going Vessel (in US$)
(i).	Without tug per half hour or part thereof	2032.45	74.0736
(ii).	With 1 tug - do -	6097.35	222.222
(iii).	With 2 tugs - do -	9146.00	333.3336
(iv).	With 3 tugs - do -	12194.65	444.444

(7). If an outward bound vessel carries away a pilot outside the port limits due to the bad weather, compensation @ Rs.2380.50 per day in case of coastal vessel or US$ 86.76 per day in case of foreign-going vessel shall be payable by the Master of the vessel till the pilot reports back for duty at the Port. In addition, the boarding and lodging expenses of the pilot on board the ship and the cost of sending him back to the port shall be payable by the Master of the Vessel.

(8). Charges for double banking of transhipper at West of Break water shall be 1½ times the shifting charges applicable.

(9). For piloting a vessel on "Cold Move", partly or fully in any operations, pilotage fee shall be levied at double the rates mentioned in the Schedule of Pilotage Fees.

(10). The vessel after discharging cargo, goes out of port limits for cleaning and re-enters the port limit shall attract pilotage fees. Shifting charges shall be applicable if cleaning of such vessels is carried out within the port limits.

III. Special charges for Western India Shipyard Limited Dry deck at Mormugao Harbour

1. Inward and outward Movements Into/from WISL area:

Vessels entering Floating Docks/Lay up Jetty / Slipway:

(i).	Hot Move	The actual rate of Pilotage Fees as per the Schedule of rates given under Section B(I).
(ii).	Cold Move (viz., without the powers of engines or steering partly or fully)	Double the rate of Pilotage fees as per the Schedule of rates given under Section B(I), if both inward and outward movements are cold movements. If only one is cold then 1½ times the rate of Pilotage fees will be charged.

2. Other Movements:

From Port area to dry Docks/Slipway and vice versa, Dry Docks/Slipway to lay up Jetty and vice versa or from lay-up Jetty to port area or vice versa.

(i).	Hot Move	50% of the Pilotage fees as per Schedule of rates for each operation
(ii).	Cold Move (viz., without the powers of engines or steering partly or fully)	Charges at double the rates as specified for movements at Hot Move.

Notes:

(1). The above charges are in addition to the prescribed Pilotage Fees as per the Scale of Rates and statement of conditions prevailing from time to time.

(2). All movements for berthing, unberthing or shifting to / from WISL facilities are charged at the rates mentioned above.

(3). Vessels arriving at Mormugao Port solely for use of the WISL facilities, will initially pay as per rates prescribed in 1 (i) or 1 (ii) above. They will be entitled to one free shifting not involving movement to/from WISL facilities.

SECTION – C - BERTH HIRE/ANCHORAGE CHARGES

I. Berth Hire Charges

Sl. No.	Size of Vessel	Rate per GRT per hour or part thereof						
		Berth No.8		Berth No.7, 10 and 11. (where shore cranes are not provided)		Berth No.9 (MOHP)		
		Coastal Vessel (in Re.)	Foreign-going Vessel (in US$)	Coastal Vessel (in Re.)	Foreign-going Vessel (in US$)	Size of Vessel for Berth No.9	Coastal Vessel (in Re.)	Foreign-going Vessel (in US$)
(i).	Vessels upto 15,000 GRT	0.053	0.00195	0.027	0.000980	(i). Vessels upto 30,000 GRT	0.107	0.0039175
(ii).	Vessels above 15,000 GRT	0.112	0.004072	0.075	0.002725	(ii). 30,001 to 60,000 GRT	0.288	0.010512
						(iii). Above 60,000 GRT	0.993	0.03618

Notes:

(1). The above charges are leviable against Masters, Owners or Agents of vessels and other floating crafts approaching or lying at or alongside berths, wharfs, mooring, quay, jetties etc., per GRT per hour or part thereof.

(2). The rates are applicable to all vessels irrespective of the destination.

(3). No berth hire shall be levied for the period when the vessel idles at its berth for continuous one hour or more due to breakdown of port equipment of port equipment or power or for any other reasons attributable to the port subject to night navigation & inclement weather.

II. Anchorage Charges

1. **Vessels not engaged in loading/unloading operations of cargo or embarking or disembarking passengers:**

Sl. No.	Description	Rate per hour or part thereof	
		Coastal Vessel (in Rs.)	Foreign-going Vessel (in US$)
(a).	Own anchor W/B	41.45	1.51
(b).	Own anchor E/B	57.90	2.11
(c).	Use of mooring Buoys	82.60	3.01

2. **Vessels engaged in loading/unloading of cargo or embarking and disembarking passengers:**

Sl. No.	Class of Vessels	Rate per GRT per hour or part thereof			
		Coastal Vessel (in Re.)		Foreign-going Vessel (in US$)	
		East of Break Water	West of Break Water	East of Break Water	West of Break Water
(a).	Rate per GRT	0.021	0.016	0.000753	0.000572

3. Other Vessels:

Sl. No.	Description	Rate per hour or part thereof			
		Coastal Vessel (in Rs.)		Foreign-going Vessels (in US$)	
		East of Break Water	West of Break Water	East of Break Water	West of Break Water
(a).	Launches, fishing trawlers, country crafts, research and survey vessels barges not engaged in ore carrying & mini bulk carriers of size upto 1800 GRT.	4.15	4.15	0.15070	0.15070

Notes common to Sections C (I) and C (II):

(1). Berth hire includes charges for services rendered at the berth, such as occupation of berth, overtime at berth, telephones, rubbish removal, cleaning of berths, fire watch, etc

(2). The period of 1 hour shall be calculated from the time the vessel occupies berth/anchorage.

(3). (i). Berth hire shall stop 4 hours after the time of the vessel signalling its readiness to sail.

(ii). The time limit of 4 hours prescribed for cessation of berth hire shall exclude the ship's waiting time for want of favourable tidal conditions, inclement weather and due to lack of night navigation.

(iii). The master / agent of the vessel shall signal readiness to sail only in accordance with favourable tidal and weather conditions.

(iv). There shall be a penal berth hire equal to one day's berth hire charge for a false signal.

"False signal" would be when a ship signals readiness and asks for a pilot in anticipation even when she is not ready for un-berthing due to engine not being ready or cargo operation not completed or such reasons attributable to the vessel. This excludes the signalling readiness when a ship is not able to sail due to unfavourable tide, lack of night navigation or adverse weather conditions.

(4). If a vessel is not ready to vacate the berth within 3 hours after the completion of cargo or after the expiry of notice given by the officers authorised by the MOPT, to so vacate the berth, whichever is later, the vessel shall be liable to pay an additional berth hire charge at five times the normal rate, the incidence being reduced to per hour or part thereof.

(5). The deballasting time allowed at Berth no. 9 shall be 3 hours and beyond that penal berth hire charges shall be levied at five times the normal berth hire charges, the incidence being reduced to per hour or part thereof, i.e. without any supplementary charge or rebate that may be applicable to the vessel. This will be in addition to the normal berth hire charges applicable for the entire duration of the vessels' stay at the berth.

(6). If any barge brought to the barge unloading jetties attached to the MOHP does not vacate the jetty within 15 minutes of the completion of unloading or the barge unloader time allotted for the exporter to whom the barge had brought the ore, it shall be liable to pay berth hire charges for the jetty at the rate of Rs.151.80 per hour or part thereof.

(7). Vessels banked on off-side of another vessel at the Berth, Berth Hire Charges shall be leviable at 50% of charges payable by the vessels.

(8). Barges, country crafts, tugs or fishing trawlers, etc, which come to berth solely for the purpose of bunkering, taking water, for repairs or landing ship's crew, the minimum prescribed berth hire charges shall not apply.

(9). Vessel using mooring buoys / dolphins while loading and unloading of cargo or embarking or disembarking passengers, an additional charge of Rs.24.80 per hour or part thereof in case of coastal vessel and US$0.90425 per hour or part thereof in case of foreign-going vessel shall be levied in addition to anchorage fees prescribed in schedule 2 under Section C (II).

(10). Vessels handling cargo or idling at the Mooring Dolphins shall pay Anchorage charges as prescribed under item no.2 of Section C(II). In addition to Anchorage charges, the vessels using Mooring Dolphins shall pay additional charges as prescribed under note no.9 above.

(11). Rates prescribed at schedule 3 under Section C (II) shall not be applicable in case of launches, fishing trawlers and country crafts duly registered in Goa and licensed to operate within the port limits under the MPT Harbour Craft Rules.

(12). Priority Berthing

(i). For providing "Priority Berthing" to any vessel a fee equivalent to Berth hire charges for a single day or 75% of the Berth Hire charges calculated for a total period of actual stay at the Berth whichever is higher, shall be levied.

(13). Ousting Priority Berthing

(i). For providing ousting priority to a vessel, a fee equivalent to berth hire charges for single day or 100% of the berth hire charges calculated for the total period of actual stay of the vessels at berth, whichever is higher, shall be levied.

(ii). In addition, shifting out/in charges of the vessels shall be levied on the vessels, which are provided ousting priority.

(iii). Exemptions to the following vessels from the application of charges as per the above schemes:

(a). Vessels carrying cargo on account of Ministry of Defence, Government of India.

(b). Defence vessels of Foreign government coming up on goodwill visits.

(c). Vessels hired for the purpose of Antartic expedition by Department of Ocean Development and research vessel of government of India.

(d). Any other vessel for which special exemption has been granted by the Ministry of Shipping.

(14). Efficiency Linked Tariff Scheme

(i). This scheme will be applicable to iron ora vessels handled at Berth No.9 (MOHP) during the fair season only, i.e., vessels sailing between 1 October and 31 May.

(ii). The turnaround time for the purpose of ELT scheme will be reckoned from the time of availability of adequate cargo i.e. 90% of the parcel size in the stack yard and ready for shipment on the basis of stock declared by the concerned exporter and close at the time of departure from berth on completion of cargo operation.

(iii). The cut off limit, i.e. the norm for any vessel will be determined using the formula given below:

$$\text{Cut off limit (for ship X)} = \frac{A}{B} + C$$

Where

A = Tonnage loaded (into ship X) at berth No.9

B = Average daily loading rate (Based on the past 5 years data) calculated as

$$\frac{\text{Total tonnage handled at berth No.9}}{\text{Total time (gross) spent by vessels at berth No.9.}}$$

C = Average pre-berthing detention (based on the past 5 years data)

(iv). For determining the 'norm / cut off time' as well as the actual performance, the total time taken for loading shall be considered when any vessel loads two different parcels by the same or different exporters.

(v). The aggregate of actual pre-berthing detention time suffered by a vessel and the total time actually spent by the vessel at berth no.9 will be compared with the 'norm / cut off time' computed in the manner set out at (iii) above for that vessel to determine whether the vessel is entitled to a rebate in berth hire charges/anchorage charges or has to pay supplementary berth hire charges/anchorage charges.

(vi). Supplementary berth hire charges/anchorage charges @ 40% of the normal berth hire charges/anchorage charges for the pre-berthing detention period payable at the prescribed rates shall be levied, in addition, on the vessels which turnaround in lesser time than the 'norm/cut off time' so determined.

(vii). A rebate @ 40% of the normal berth hire charges/anchorage charges for the pre-berthing detention period, payable at the prescribed rates, shall be granted if the turnaround time of the vessel exceeds the norm/cut off time so determined.

(viii). Supplementary berth hire/anchorage charges shall be payable in advance along with the normal berth hire/anchorage charges on an estimated basis and will be refunded if the vessels does not achieve the stipulated turn around time.

(ix). The MOPT shall revise the Scheme every year based on the preceding five years' average data by applying the general formula prescribed in sub note (iii) above. While doing so, the MOPT shall furnish the relevant figures to the Goa Mineral Ore Exporters Association. For the operational year 2006-07, however, the cut-off limit may be worked out based on the past four years average data by applying the general formula prescribed in sub-note (iii) above.

(x). The scheme shall be applicable to iron ore vessels loaded at berth no.9 irrespective of they are first loaded stream and later on at berth no.9 (MOHP).

SECTION – D - CHARGES FOR SUPPLY OF WATER TO VESSELS AND MISCELLANEOUS SERVICES

I. (A). Charges for supply of water to vessels.

Sl.No.	Position	Rate per 1000 litres	
		Coastal Vessel (In Rs.)	Foreign-going Vessel (In US$)
1.	At Berth	100.25	3.65402
2.	By Barges		
	(a). Within Break Water	175.50	6.39545
	(b). Beyond Break Water	225.60	8.22204

(B). Charges for cancellation of water supply after barge has left station.

Sl.No.	Description	Coastal Vessel (In Rs.)	Foreign-going Vessel (In US$)
1.	For supply at EOB	2366.50	86.25
2.	For supply at WOB	4733.05	172.50

(C). Detention charges for water barge.

Sl.No.	Description	Rate per half an hour or part thereof	
		Coastal Vessel (In Rs.)	Foreign-going Vessel (In US$)
1.	For supply at EOB	1183.25	43.125
2.	For supply at WOB	2366.55	86.25

Charges for minimum requisition for water supply by barge shall be for 50 tonnes at WOB or 25 tonnes at EOB. However, if lesser quantity is being supplied by the port due to shortage of water then charges would be as per the quantity.

II. Charges for use of Tugs.

Sl. No.	Description	Rate per hour or part thereof (Inclusive of fuel and lubricants)	
		Coastal Vessel (In Rs.)	Foreign-going Vessel (In US $)
1.	Tug used for operation other than for assisting berthing, unberthing, shifting and towage of vessels within Port limits	9919.50	361.525

PART-II – CARGO RELATED CHARGES

SECTION A – WHARFAGE CHARGES

I. Bulk Cargo.

Sl.No.	Particulars of Commodities	Unit	Rate in Rs.	
			Import and Export Cargo	Import / Export Coastal Cargo
i. Bulk Cargoes				
1.	Acids of all kinds	Metric Tonne	67.50	40.50
2.	Animal Products			
	(a). Hides & Skin	Metric Tonne	30.00	18.00
	(b). Bone and Bone Meal	Metric Tonne	15.00	9.00
3.	Arms, Ammunition, Explosives and Defence Stores	Metric Tonne	60.00	36.00
4.	Asbestos			
	(a). Asbestos, unmanufactured	Metric Tonne	18.00	10.80
	(b). Asbestos, manufactured	Metric Tonne	22.50	13.50
5.	Alumina (Bulk)	Metric Tonne	30.00	18.00
6.	Carbon Black Feedstock	Metric Tonne	45.00	27.00
7.	Caustic Soda	Metric Tonne	45.00	27.00
8.	Cement Clinker, Cement & Cement Products	Metric Tonne	30.00	18.00
9.	Coal, Firewood, Coke/Charcoal	Metric Tonne	30.00	18.00
10.	Construction Materials like Sand, Bricks, Tiles, Lime, Clay, etc.	Metric Tonne	9.00	5.40
11.	Cotton			
	(a). Raw Cotton and Cotton Yarn	Metric Tonne	45.00	27.00
	(b). Cotton Waste	Metric Tonne	9.00	5.40
12.	Fertilizers & Fertilizer Raw Materials including Sulphur, Rock Phosphates, Manures and other chemicals	Metric Tonne	27.00	16.20
13.	Foodgrains other than Rice & Wheat, Oil Seeds, Cereals, Pulses including Food	Metric Tonne	22.50	13.50
14.	Fruits, Nuts including Raw Cashew, Tapioca, Coconut, Copra, Tamarind Seeds etc.			
	(a). Fruits and Vegetables including Coconut and Onions	Metric Tonne	18.00	10.80
	(b). Nuts of all sorts and not otherwise specified	Metric Tonne	36.00	21.60
15.	Jute and Jute Products, Coir and Coir	Metric Tonne	15.00	9.00
16.	Granite & Marbles			
	(a). Blocks (undressed)	Metric Tonne	15.00	9.00
	(b). Dressed, sculptured or engraved	Metric Tonne	30.00	18.00

Sl.No.	Particulars of Commodities	Unit	Rate in Rs.	
			Import and Export Cargo	Import / Export Coastal Cargo
17.	Liquid Cargo			
	(a). Mono Ethylene Glycol	Metric Tonne	45.00	27.00
	(b). Other Liquid Cargo	Metric Tonne	45.00	27.00
18.	Logs, Timber, Wood, Bamboos, etc.			
	(a). Unprocessed	Metric Tonne	22.50	13.50
	(b). Processed such as Boards, Poles, Plywood etc.	Metric Tonne	30.00	18.00
	(c). Wood Pulp	Metric Tonne	37.50	22.50
19.	Molasses	Metric Tonne	30.00	18.00
20.	Phenol	Metric Tonne	52.50	31.50
21.	Metals (All), Metal Products, Sponge Iron, Hot Briqueted Iron & Scrap, etc.	Metric Tonne	30.00	18.00
22.	Pig Iron	Metric Tonne	26.25	15.75
23.	Oil Cakes, Fodder, Bran, Cattle Feed, etc.	Metric Tonne	24.00	14.40
24.	Paper			
	(a). Paper of all kinds other than Waste Paper	Metric Tonne	37.50	22.50
	(b). Waste Paper	Metric Tonne	22.50	13.50
25.	Rubber and Rubber Products			
	(a). Rubber-Raw	Metric Tonne	22.50	13.50
	(b). Rubber-Manufactured	Metric Tonne	37.50	22.50
26.	Salt	Metric Tonne	4.35	2.61
27.	Sugar	Metric Tonne	37.50	22.50
28.	Synthetic Resin	Metric Tonne	37.50	22.50
29.	Metallurgical Coke	Metric Tonne	45.00	27.00
30.	Liquefied Petroleum Gas	Metric Tonne	125.00	75.00
31.	Rice	Metric Tonne	30.00	18.00
32.	Wheat	Metric Tonne	30.00	18.00
33.	Limestone	Metric Tonne	9.60	5.75
34.	Liquid Ammonia	Metric Tonne	99.00	59.40
35.	Goods not otherwise specified elsewhere	Metric Tonne	30.00	18.00
36.	All live Animals, Birds & Reptiles	Each	7.50	4.50
37.	Baggage and personal effects not accompanying bonafide passengers	Per 50 Kgs or part thereof	3.00	1.80

Notes:

1. The wharfage charges on phosphoric acid when handled in stream, will be 50% of the wharfage prescribed under item no 1.

2. Before classifying any cargo as 'unenumerated goods' the relevant Customs classification shall be referred to find out whether the cargo can be classified under any of the specific categories mentioned in the schedule given above.

II. Mineral Oils / POL Products.

Sl.No.	Description	Unit	Rate in Rs.	
			Import / Export Cargo	Import / Export Coastal Cargo
1.	(a). All items with flash Point of 76 deg F (24.44 deg C) & above, including Diesel Oil, Furnace Oil, Fuel Oil, Aviation Turbo Fuel and items not specified herein, except kerosene.	Metric Tonne	70.00	42.00
	(b). Kerosene		50.00	30.00
2.	(a). All items with flash point below 76 deg F (24.44 deg C) including Aviation Spirit, Benzene, Petrol, Gasoline, Motor Spirit and items not specified herein except Petroleum Coke.	Metric Tonne	99.00	59.40
	(b). Petroleum Coke		24.00	14.40

Note: POL products will not be entitled for concessional wharfage rate for coastal cargo. Wharfage rate prescribed for import / export cargo in column 4 will apply to coastal POL products as well.

III. Mineral Ores and Pellets (Other than Berth No. 9 - MOHP).

Sl. No.	Class of Vessel	Rate per tonne (In Rs.)							
		Position at Berth				Position in Stream / Overside			
		Iron Ore	Iron Ore Pellets	Other ores & Pellets		Iron Ore	Iron Ore Pellets	Other ores & Pellets	
				Other than Coastal cargo	Coastal cargo			Other than Coastal cargo	Coastal cargo
1.	Upto 30,000 DWT	9.40	11.20	13.15	7.90	5.80	7.60	8.50	5.10
2.	Above 30,000 DWT but below 1,00,000 DWT	9.40	11.20	13.15	7.90	6.70	8.50	9.40	5.65
3.	1,00,000 DWT & above	9.40	11.20	13.15	7.90	7.60	9.40	11.20	6.70
4.	(i). Perlite Ore			14.80	8.90			14.80	8.90
	(ii). Ferrous metallurgical residue (oxide fine)			11.20	6.70			11.20	6.70
	(iii). Manganese Ore and Ferro-manganese Ore			9.40	5.65			9.40	5.65
5.	Iron Ore pellets (handled by barges for coastal traffic)		16.60						

Notes to Section A – I, II, and III:

(1). The weight to be charged shall be subject to a minimum of 50 Kgs. The fraction to be rounded off to the next higher multiple of 50 Kgs.

(2). Goods landed on the quay wall with a declaration made within 24 hours after their arrival or within 48 hours when the day of unloading is a port holiday that they are intended for transhipment for other ports, such goods being despatched within one month from the date of landing. — At two thirds (2/3) of respective wharfage rates for each operation

(3). Goods from vessels, which being alongside the landing place, transhiped into a lighter or vice versa without their being passed over the landing place. At 75% of the wharfage rates.

(4). The Bulk items handled in small lots of less than one metric tonne shall attract wharfage on per tonne basis.

(5). Wharfage on all the commodities, other than Ores and Pellets, when handled in stream, shall be charged at 60% of the rates applicable at Berth.

(6). Fee @ Rs.2.15 per tonne on Coal / Coke handled at berth nos. 7, 10 and 11 towards recovery of expenditure on Dust Suppression System. This levy shall not be charged for calcined coke, which is brought in bagged form for export.

IV. Iron Ores and Pellets Handling Charges (Exported through MOHP at Berth no.9)

Sl.No.	Description of Goods	Import / Export Rate per tonne or part thereof (in Rs.)
1.	Iron Ore	64.80
2.	Iron Ore Pellets	
	(i). During the period June to August each year	69.29
	(ii). During the fair season beginning from September to May each year	122.30

Notes:

(1). In addition to the above handling charges, minimum surcharge shall be leviable @ Rs.4.50 per tonne, subject to rebate for the plot allottees holding the plot for a minimum period of 1 year from the start of each operational year on the following pattern.

On Achieving a level of turnover	Rate of rebate allowed per 1000 kg or part thereof (In Rs.)
8.75 times the normal plot capacity	1.00
9.00 times the normal plot capacity	2.00
9.25 times the normal plot capacity	3.20
9.50 times the normal plot capacity	4.50

(2). 'Operational Year' means the period of 12 months beginning with the 1st day of October and ending with 30th September of the following calendar year.

(3). Rebate to the plot allottee will be paid in two installments as indicated below:

(i). On the expiry of the first eight months of the operational year, an interim payment of rebate limited to 75% of the amount admissible under note (1) on the turnover actually achieved during this period shall be paid.

(ii). On the completion of the operational year, the rebate admissible on the total turnover during the year shall be paid after adjusting the interim payment made, if any, as per note 3 (i) above.

(4). The charges for primary loading and uptopping of iron ore through transhippers shall be collected from the transhipper vessel owners @ Rs.5.40 per tonne and Rs.2.70 per tonne respectively.

(The above rates were agreed upon by both the parties through consent terms before the Hon'ble Supreme Court of India during September 1996).

SECTION - B - CONTAINER HANDLING CHARGES

I. Consolidated charges for handling containers and containerised cargo.

Sl. No.	Particulars	Rate per container (in Rs.)			
		Coastal		Foreign	
		20'	40'	20'	40'
1.	Loaded container	600.00	900.00	1000.00	1500.00
2.	Empty container	60.00	90.00	100.00	150.00

Note: Consolidated charges prescribed above include handling charges, wharfage for container as well as wharfage on containerised cargo.

II. Storage Charges.

Sl. No.	Period	Rate per container per day or part thereof.	
		Coastal (in Rs.)	Foreign-going (in US$)
1.	For the first 30 days		
	- upto 20 ft.	6.55	0.143
	- above 20 ft.	9.80	0.214
2.	The above rates shall be increased by :		
(a).	From 31st day to 45th day : 50%		
(b).	From 46th day to 60th day : 75%		
(c).	From 61st day to 90th day : 100%		
(d).	From 91st day & onwards : 200%		

Notes:

(1). 1 day Free Period shall be allowed on containers landed / shipped either empty or stuffed. Free period for import containers shall commence from the day after the day of landing of the container and for export containers, the free period shall commence from the time the container enters the terminal.

(2). Free Period prescribed above excludes Sundays, Customs notified holidays and port's non-working days.

(3). The storage charges on abandoned FCL containers/shipper owned containers shall be levied upto the date of receipt of intimation of abandonment in writing or 75 days from the date of landing of container, whichever is earlier subject to the following conditions:

(i). The consignee can issue a letter of abandonment at any time

(ii). If the consignee chooses not to issue such letter of abandonment, the container Agent/MLO can also issue abandonment letter subject to the condition that,

(a). the line shall resume custody of container alongwith cargo and either take back it or remove it from the Port premises; and

(b). the line shall pay all port charges accrued on the cargo and container before resuming custody of the container.

(iii). The container Agent/MLO shall observe the necessary formalities and bear the cost of transportation and destuffing. In case of their failure to take such action within the stipulated period, the storage charge on container shall be continued to be levied till such time all necessary actions are taken by the shipping lines for destuffing the cargo.

(iv). Where the container is seized/confiscated by the Custom Authorities and the same cannot be destuffed within the prescribed time limit of 75 days, the storage charges will cease to apply from the date the Custom orders for release of the cargo subject to lines observing the necessary formalities and bearing the cost of transportation and destuffing. Otherwise, seized/confiscated containers should be removed by the line/consignee from the Port premises to the Customs bonded area and in that case the storage charge shall cease to apply from the date of such removal.

(4). Storage charge on container shall not accrue for the period when the port is not in a position to deliver / ship container when requested by the user.

(5). If operational area is leased on rental to users, storage charge on containers shall not be levied.

III. Electricity charges for reefer containers.

Sl.No.	Description	Rate per 4 hour or part thereof (in Rs.)
1.	Charges for supply of electricity per reefer container-	
(a).	Container of length upto 20'	Rs.139.00
(b).	Container of length above 20'	Rs.154.00

General Note to Section B:

(1). There shall be no shifting charge for shifting of containers due to reasons not attributable to the users.

SECTION - C - STORAGE CHARGES FOR SHEDS, WAREHOUSES & WHARVES

I. (1). Free Period.

Following free days shall be allowed beyond which storage charges prescribed at schedule 2 below shall be levied for storage at sheds and transit sheds for each shipment.

Free days	
Import	Export
3 Days	7 Days

Notes:

(1). The free days shall exclude, Sundays, Custom notified holidays and port's non- operating days.

(2). *"Day"* for the purpose of free days shall be reckoned as from 7.30 a.m. to 7.30 a.m. of the following day.

(2). Storage charges for sheds and Transit sheds

Sl. No.	Description	Rate per 10 m^2 or part thereof per 10 days or part thereof (in Rs.)
(i).	Rent for shed space occupied in insured sheds.	360.00
(ii).	Rent for shed space occupied in non-insured sheds.	270.00

(3). Penal Rent.

Penal rent shall be leviable on shed space occupied in addition to normal rent specified under Sl. No. (i) and (ii) above the following rates after allowing free days.

Sl.No.	Period	Import Cargo	Export Cargo
(a).	31st day to 40th day	25%	-
(b).	41st day to 50th day	50%	-
(c).	51st day to 60th day	75%	-
(d).	61st day to 70th day	100%	25%
(e).	71st day to 80th day	100%	50%
(f).	81st day to 90th day	100%	75%
(g).	91st day and above	100%	100%

General Notes:

(1). Period of storage shall be reckoned from the actual day of receipt of goods or day of allotment of space.

(2). The shipment for this purpose shall be taken to mean each lot in case the cargo is stacked in more than one lot.

(3). Payment of penal rent is exempted during monsoon period. The monsoon period being defined as the period from 1st June to 31st August.

(4). The applicant shall conform to all safety measures as prescribed in the Dock Safety Regulations.

(5). The applicant shall be solely responsible for any damage caused to person and/or port property.

(6). The rentals shall be deposited in advance on the basis of shipment at the Central Documentation Centre (CDC) of the port by self-assessment, which will be adjusted against the actual bills.

(7). The cargo stored in port sheds on rental basis will be at the risk and responsibility of the shipper/exporters/importers.

II. Ground rent / Demurrage.

Sl. No.	Description	Rate per 50 kgs. or part thereof per day (in Rs.)
1.	Ground rent for explosives or other dangerous goods:	
	(a). Over 6 to 10 days	13.75
	(b). Over 11 to 15 days	16.50
	(c). Beyond 15 days	22.00

3732 GI/06-18

Notes:

(1). The weight to be charged shall be subject to a minimum of 50 Kgs. and to be rounded off to the next higher multiple of 50 Kgs.

(2). Free days under item (B) shall be reckoned as 6 working days excluding Customs notified holidays and Port's non-operating days after complete discharge of vessels cargo or the day when the last package was discharged.

(3). " Day" for the purpose of free days shall be reckoned as from 7.30 a.m. to 7.30 a.m. of the following day.

(4). Storage charge on cargo shall not accrue for the period when the port is not in a position to deliver / ship import / export cargo for reasons attributable to the port.

(5). If operational area is leased on rental to users, storage charge on cargo shall not be levied.

SECTION D- CARGO HANDLING LABOUR CHARGES

Sl. No.	Cargo	Average output per hook per vessel	Rate per tonne in Rs.	
			Other than Coastal Cargo	Coastal Cargo (except iron ore and iron pellets and thermal coal)
I. STEVEDORING				
1.	Pellets/Ores/Lumpy/Fines/Manganese/ Lime Stone/Pig Iron by grabs	Upto 250 tonnes	72.00	43.20
		251 to 500 tonnes	58.50	35.10
		501 to 750 tonnes	40.50	24.30
		751 to 1000 tonnes	32.40	19.45
		1001 to 1250 tonnes	28.80	17.30
		1251 and above	25.20	15.15
2.	Lumpy/Ore/Fines/Pellets by net Slings	Upto 200 tonnes	99.00	59.40
		201 to 250 tonnes	82.80	49.70
		251 and above	70.20	42.15
3.	Coal/Coke by net Slings	Upto 150 tonnes	126.00	75.60
		151 to 200 tonnes	99.00	59.40
		201and above	82.80	49.70
4.	Coal/coke/Met/R.P. Coke by grabs	Upto 250 tonnes	79.20	47.55
		251 to 500 tonnes	54.00	32.40
		501 to 750 tonnes	36.00	21.60
		751 to 1000 tonnes	27.00	16.20
		1001 and above	22.50	13.50
5.	Fertilizers/Foodgrains by grabs	Upto 350 tonnes	96.30	57.80
		351 to 450 tonnes	81.00	48.60
		451 to 550 tonnes	64.80	38.90
		551 and above	58.50	35.10
6.	Fertilizers/Foodgrains with Slings and pay loader/JCB	Upto 200 tonnes	117.00	70.20
		201 to 300 tonnes	99.00	59.40
		301 to 400 tonnes	81.00	48.60
7.	Fertilizers/foodgrains by net Slings	Upto 120 tonnes	180.00	108.00
		121 to 150 tonnes	157.50	94.50
		151 and above	126.00	75.60

Sl. No.	Cargo	Average output per hook per vessel	Rate per tonne (in Rs.)	
			Other than Coastal Cargo	Coastal Cargo
8.	Bagged cargo fertilizer/sugar/ foodgrains (including stacking in the hatch)	Upto 120 tonnes 121 to 150 tonnes 151 and above	171.00 144.00 112.50	102.60 86.40 67.50
9.	Scrap by grabs	Upto 150 tonnes 151 to 250 tonnes 251 to 350 tonnes 351 and above	135.00 108.00 81.00 72.00	81.00 64.80 48.60 43.20
10.	Bauxite	Upto 500 tonnes 501 to 750 tonnes 751 to 1000 tonnes 1001 and above	54.00 38.70 31.50 28.80	32.40 23.25 18.90 17.30
11.	Alumina/C.P. coke in Jumbo bags to sling and open the bags in the hold	Upto 150 tonnes 151 to 200 tonnes 201 to 250 tonnes 251 to 300 tonnes 301 and above	117.00 103.50 94.50 85.50 76.50	70.20 62.10 56.70 51.30 45.90
12.	Alumina/C.P. coke in Jumbo bags	Upto 150 tonnes 151 to 200 tonnes 201 to 250 tonnes 251 to 300 tonnes 301 and above	106.20 103.50 90.00 76.50 67.50	63.75 62.10 54.00 45.90 40.50
13.	H.R. Coils/Steel Slabs by slings	Upto 350 tonnes 351 to 500 tonnes 501 to 750 tonnes 751 to 1000 tonnes	63.00 54.00 45.00 40.50	37.80 32.40 27.00 24.30

II. SHORE OPERATIONS		Average output per hook per vessel	Rate per tonne (in Rs.)
14.	Loading/Unloading of Steel Slabs and coils at R & D Yard/Open Plot.	Upto 350 tonnes 351 to 500 tonnes 501 to 750 tonnes 751 to 1000 tonnes	13.50 12.60 11.70 10.80
15.	Loading/Unloading of Alumina/C.P. Coke jumbo bags in sheds / open plot	Upto 120 tonnes 121 to 150 tonnes 151 to 180 tonnes 181 and above	27.00 23.40 21.60 19.80
16.	Bagged Cargo Loading/Unloading of Fertilizers/ Sugar / Foodgrains etc., into / from trucks/wagons in the shed (one operation)	Upto 120 tonnes 121 to 150 tonnes 151 and above	63.00 54.00 45.00
17.	Bagged Cargo (loading in trucks in the shed and for placing on net slings at berths) (two shore operations)	Upto 120 tonnes 121 to 150 tonnes 151 and above	126.00 108.00 90.00

III. CONTAINER HANDLING		Average output per hook per trawler	Rate per TEU
18.	Stuffing/de-stuffing from Fishing Trawler	Upto 3 TEUs 4 to 6 TEUs 7 TEUs and above	9900.00 2700.00 1800.00
19.	Containers loading/unloading from/into vessels	Upto 30 boxes 31 Boxes and above	450.00 per box subject to a minimum of Rs.10800/- Rs.360.00 per box
20.	Containers Stuffing/de-stuffing (manual)	Upto 3 TEUs 4 to 6 TEUs 7 TEUs and above	5760.00 1440.00 1080.00
21.	Container Stuffing/de-stuffing (with forklift)	Upto 3 TEUs 4 to 6 TEUs 7 TEUs and above	2880.00 720.00 450.00
22.	Containers Stuffing/ de-stuffing (Personal effects)	Upto 3 TEUs 4 to 6 TEUs 7 TEUs and above	3600.00 900.00 720.00

Notes:

(1). In case of handling coastal cargo eligible for concessional tariff and for coastal containers involving ship-shore transfer from /quay to/ from storage yard, 60% of the rates prescribed for normal cargo in the above Schedules will be levied if not prescribed specifically in this schedule.

(2). The average output per hook / shift per vessel shall be arrived as follows:

(i). The tonnage as per Bill of Lading shall be divided by the number of hooks employed for the vessel to determine the tonnage per hook for the vessel.

(ii). In the case of shore operations the shift-wise tonnage as per tally sheet based on the lorry / railway / packing list will be the basis for billing.

(iii). The fraction of output below 0.5 shall be ignored and 0.5 and above shall be rounded off to the next higher tonne.

(3). The handling charges for transhipment container shall be concessional rate not exceeding 1.5 times the handling charges for normal handling operation in loading or unloading cycle.

PART - III

ESTATE RENTALS

General Note to Section A:

All the conditions / notes stated hereinunder to govern the rates prescribed in this Section A – Estate Rentals in Part-III of the Scale of Rates shall apply to the extent they are not inconsistent with the conditions prescribed in the Land Policy guidelines announced by the Government in February/ March 2004. In case of disagreement, the conditions prescribed by the Government in the Land Policy guidelines shall prevail.

I. (A). Rent on plots.

Sl. No.	Description	Rate per 10 sqm. or part thereof for a period of 10 days or part thereof (in Rs.)
1.	Rent on plots for storing merchandise. - At Mormugao harbour Vasco (excluding Baina), Vasco bay foreshore continuous to Vasco Bay, land adjacent thereto at general Wharf level. - At Mormugao, Headland slopes and Baina. - For land beyond Mormugao Municipal limits.	 84.00 58.67 14.67
2.	Penal rent for storage of merchandise in excess of 60 days (rounded off to the nearest rupee) in addition to normal rent as above. - 61st day to 120 days - 121st day to 180 days - Beyond 180 days	The rent for the period of six months calculated at twice the rate indicated under items I, II & III above, in addition to normal rent shall be levied. 30% of the rates 50% of the rates 100% of the rates

I. (B). Rent on plots for storing Bauxite.

Sl.No.	Description	Rate per 10 sqm, or part thereof per calendar month or part thereof (in Rs.)
1.	Rent on plots for storing Bauxite	31.50

II. Licence fee on port land for office building and other structures.

Description	Rate per 10 sq.mts. or part thereof per calendar month or part thereof (in Rs.)
Licence fee on Port land for maintaining office Buildings and other structures.	
- At Mormugao Harbour and Vasco at general Wharf level.	292.00
- Mormugao Headland slopes and Baina.	232.00

Notes:

(1). In case the land is used for building structures for residential purpose, for which approval of the Board is to obtained, the rate at Mormugao Harbour (MRH) and Vasco at general Wharf level - Rs.292.00 per 10 sq.mts. or part thereof per calendar month or part thereof.

(2). In case the land is licensed for building structures for residential purpose, for which approval of the Board is to be obtained, the rate at Mormugao, Headland slopes and Baina - Rs. 232.00 per 10 sq.mts. or part thereof per calendar month or part thereof.

III. Charges for occupation of foreshore land.

Sl. No.	Description	Rate (In Rs.)	Unit
1.	For the purpose of carrying out launch/barge repairs or any other industry at Vasco bay.	250.00	Per 10sq.m. or part thereof per calendar month or part thereof.
2.	For locating barge building/repair workshop. or any other industry beyond Vasco Bay upto the Port limits.	43.50	- do -
3.	Licence fee for utilisation of the area falling within the regulatory limits of the Port.		
	- For commercial purpose.	30.00	Per sq.mts. subject to minimum of Rs.10000/- once in respect of one utilisation.
	- For non-commercial purpose.	20.00	Per sq.mts. subject to minimum of Rs.2000/- Once in respect of one utilisation.

IV. Way leave charges.

Sl. No.	Description	Rate per 10 sqm. or part thereof per calendar month or part thereof (in Rs.)
1.	Way leave charges for areas at Mormugao Harbour, Vasco-da-Gama	300.00
2.	Way leave charges for areas at Mormugao Headland slopes and Baina	100.00
3.	Way leave charges for land beyond Mormugao Municipal Limit	25.00

Note:

(1). Area for this purpose shall be arrived at taking into account the external diameter of the pipeline plus 30 (thirty) centimeters as working space as the width and length of the pipeline.

PART – IV

SECTION – C - SUNDRY CHARGES

I. Hire of cargo handling equipment.

Sl. No.	Description	Rate (in Rs.)	Unit
1.	Charges for the use of forklifts		
	3 tonnes	518.75	Per hour or part thereof.
	2 tonnes	462.50	Per hour or part thereof.
2.	Crane-30 tonnes	12750.00	Per day shift of 8 hours.
		1593.75	Per hour or part thereof.
		6375.00	Minimum charges per requisition for 4 hours

3.	8 tonnes crane	2125.00 268.75 1060.00	Per day shift of 8 hours. Per hour or part thereof. Minimum charges per requisition for 4 hours.
4.	3 tonnes crane	1375.00 175.00 693.75	Per day shift of 8 hours. Per hour or part thereof. Minimum charges per requisition for 4 hours.

Notes:

(1). 1st shift is calculated (standard time) from 7.30 to 12.30 hours & 13.00 to 16.00 hours.

(2). 2nd shift is calculated from 15.30 to 20.30 hours and from 21.00 to 24.00 hours.

(3). 3rd shift is calculated from 23.30 to 3.30 hours and from 4.00 to 8.00 hours.

(4). The period prior to the recess or the period after the recess during any of the three shifts will be considered as half-shift.

(5). Recess period is reckoned from:
12.30 hours to 13.00 hours during the 1st shift.
20.30 hours to 21.00 hours during the 2nd shift.
03.30 hours to 04.00 hours during the 3rd shift.

II. Hire of Machinery, Equipment and Miscellaneous Rates.

Sl. No.	Description	Rate (in Rs.)	Unit
1.	Hire of Jacks	56.25	Per jack per day or part thereof.
2.	Hire of hydraulic hacks	100.00	Per jack per day or part thereof.
3.	Hire of Gangways	250.00	Per gangway per day or part thereof.
4.	Hire of air compressor*	1562.50 150.00 87.50	Per day of 24 hours. For each occasion not exceeding two hours. For each additional hours or part hereof.
5.	Hire of portable electric welding plant	812.50	For each occasion not exceeding two hours.
6.	Hire of Road Roller**	812.50 87.50	Per working day of 8 hours and thereafter. For every additional hour.
7.	Hire of Concrete Vibrator**	362.50 100.00 100.00 18.75	Per working day of 8 hours with operator and thereafter. For every additional hour. Per working day of 8 hours without operator and thereafter. For every additional hour
8.	Hire of Concrete Mixer **	437.50 81.25	Per working day of 8 hours and thereafter. For every additional hour.
9.	Hire of Tar Boiler **	437.50 62.50	Per working day of 8 hours and thereafter. For every additional hour.
10.	Reach Stacker #	12375.00 465.00	Per Shift of 8 hours Per Move

11.	Bull Dozer*	6562.50 656.25 3375.00	Per day shift of 8 hours and thereafter Per hour or part thereof. Minimum charges per requisition.
12.	Supply of electric energy	4.25	Per unit (Rates would be modified as notified by Govt. Or Goa from time to time)
13.	Entry of Trucks (including oil and water tankers) in Harbour area.	31.25	Per vehicle per each entry

Notes:

* Overtime charges shall be levied as additional 10% on applicable charges.

** Do not include fuel, lubricants and all other accessories such as cotton waste etc., which will have to be supplied by the hirer. Only approved fuel and lubricants to be used.

It is mandatory to use only the Port's Reach Stacker subject to its availability to the hirer for operations. In cases when the Reach Stacker though requisitioned but could not be spared by the MOPT for reason like maintenance, overhaul repairs, non-availability because of being hired by another party etc. as certified by the authorized officer of the MOPT, private equipment will be allowed to be used for operations

III. Hire of Floatilla

Sl. No.	Description	Rate (in Rs.)	Unit
1.	Launches (For transporting personnel provisions, spares, etc.)	12000.00 6500.00 1750.00	Per Shift of 8 Hrs. Minimum charges per requisition for 4 hrs. For every additional hour or part thereof
2.	Launch (For Survey Work)	24340.00 12500.00 3250.00	Per Shift of 8 Hrs. Minimum charges per requisition for 4 hrs. For every additional hour or part thereof
3.	Dumb Barge (For Buoy Mooring work, etc.)	24400.00 12500.00 3250.00	Per Shift of 8 Hrs. Minimum charges per requisition for 4 hrs. For every additional hour or part thereof
4.	Dumb Barge (For transporting goods, slops, etc.)	13650.00 7000.00 1850.00	Per Shift of 8 Hrs. Minimum charges per requisition for 4 hrs. For every additional hour or part thereof

Note:

Rates are inclusive of fuel and lubricants.

PART - V

SPECIAL RATE

1. (a). To meet the pension liability accrued upto 31 March 2006 based on the actuarial valuation made by the LIC, a special rate as a percentage of the various charges notified in the Scale of Rates under Part-I to Part-IV shall be levied commencing from the date of implementation of this Scale of Rates till the financial year 2008-09.

(b). The special rate shall be applicable on the estate rentals prescribed notified in the Scale of Rates under Part-IV provided that the individual lease agreements contain a specific clause permitting revision in rates, from time to time.

2. The special rate shall be @ 7% of the respective charges payable by users from the date of implementation of this Scale of Rates till end of the financial year 2008-09.

3. The Mormugao Port Trust shall apply the revenue generated through this special rate only for the specified purpose.

4. The Mormugao Port Trust shall maintain a separate account covering the receipts and payments in this regard.

Printed by the Manager, Govt. of India Press, Ring Road, Mayapuri, New Delhi-110064
and Published by the Controller of Publications, Delhi-110054.